

Le Cercle des Entrepreneurs du Futur

en association avec



**Grand Prix de la Réflexion pertinente
et impertinente**

2007

Communication primée

**Infrastructures de transport et développement :
le nécessaire changement de paradigme**

Emmanuel Faivre

Docteur en géographie, université de Franche-Comté, Laboratoire ThéMA, UMR CNRS

PRIX

Les lauréats 2007 du Grand prix de la réflexion pertinente et impertinente du Cercle des Entrepreneurs du Futur

Le jury du Cercle des Entrepreneurs du Futur a remis le mercredi 12 décembre 2007 le Grand Prix de la réflexion pertinente et impertinente.

Créé à l'attention des chercheurs, des consultants ou autres professionnels pour enrichir la réflexion pertinente et impertinente sur des thèmes émergents et controversés concernant l'entrepreneuriat et le développement durable d'activités dans les territoires, et qui peuvent être utiles aux entreprises.

Les gagnants des trois **Grand Prix** d'un montant de 5 000 € sont :

- **Monsieur Jean-Pierre Chevalier**, professeur titulaire de la chaire de matériaux industriels, métalliques et céramiques au Conservatoire National des Arts et Métiers pour sa communication sur les *Nouveaux vieux matériaux et les enjeux du 21ème siècle : développement durable, énergie et CO2*,
- **Madame Marjorie Jouen** qui travaille à Bruxelles au Comité des régions et est conseillère externe pour l'Association Notre Europe pour sa communication sur *le développement local endogène, parent pauvre des stratégies de développement ?*
- **Monsieur Pierre-Frédéric Ténière Buchot**, gouverneur du Conseil Mondial de l'Eau, membre de l'Académie de l'eau et vice-président du Programme Solidarité Eau et conseiller en stratégie chez CANDIZ pour sa communication sur *l'apostasie durable*.

Un **Prix spécial** d'un montant de 5 000 € a été décerné à Madame Maria Nowak, économiste, spécialiste du microcrédit et présidente de l'association pour le droit à l'initiative économique (A.D.I.E) pour sa communication sur *l'entrepreneuriat : 50 000 personnes en difficulté créent leur entreprise*.

Trois **Prix** d'un montant de 2 500 € ont été attribués à :

- **Madame Rose-Marie Grenouillet**, chargée d'études à la préfecture de région Basse Normandie pour sa communication sur *L'Agenda 21 et actions de développement durable, des outils de management au service de l'innovation ou de la pollution*,
- **Monsieur Emmanuel Faivre**, docteur en géographie, Université de Franche-Comté, Laboratoire ThéMA, UMR CNRS pour sa communication sur les *Infrastructures de transport et développement: le nécessaire changement de paradigme*
- **Monsieur Régis Moreau**, docteur en sociologie et enseignant-chercheur à l'Université catholique d'Angers pour sa communication sur *La spirale du succès entrepreneurial*.

Les sept nominés seront publiés dans un numéro spécial de **Population et Avenir** à paraître en mars 2008.

Le prix sera renouvelé pour l'année 2008 avec une extension aux thèmes de l'innovation et des services.

Emmanuel FAIVRE

Docteur en géographie, aménagement du territoire & urbanisme
Membre associé du laboratoire THEMA CNRS 6049 (Université de Franche-Comté - France)
Chargé de mission « développement local » à l'Agence de développement économique de la Haute-Saône (France)
89 rue Battant, 25 000 BESANCON
efaivre@action70.fr

Proposition de communication
Grand Prix de la Réflexion Pertinente et Impertinente
Catégorie n°3 : Développement des territoires

**INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT & DEVELOPPEMENT : LE
NECESSAIRE CHANGEMENT DE PARADIGME**
L'exemple de la relation autoroute & localisations d'entreprises

RESUME :

La relation entre l'autoroute et le développement local est encore mal connue en dépit d'études nombreuses et anciennes. Abordé sous l'angle des dynamiques de localisation des activités économiques, cet article traite de l'influence autoroutière à travers trois dimensions.

-Une dimension illustrative témoigne par l'étude de cas concrets, de l'évolution des localisations suite à la mise en service d'une autoroute.

-Une dimension explicative permet d'abandonner définitivement la notion d'effets stricts et linéaires de l'autoroute sur le développement local au profit d'une logique d'interactions entre les deux.

-Une dimension opérationnelle tente par l'élaboration d'un outil d'aide à la décision de fournir des éléments de réflexion aux acteurs du territoire ayant en charge des politiques de développement en rapport avec une infrastructure de transport telle que l'autoroute.

Les résultats et les analyses théoriques présentés confirment sans ambiguïté l'abandon de la notion d'effets stricts et linéaires des infrastructures de transport sur le développement local. Ainsi, un nouveau raisonnement est nécessaire : ne plus isoler l'infrastructure pour en mesurer l'impact, mais considérer le système dans lequel elle s'intègre afin d'identifier sa place et son rôle.

INTRODUCTION

Les infrastructures de transport initient-elle du développement sur les territoires qu'elles desservent ? Cette question relativement simple et ancienne mérite d'être encore posée puisque très souvent le mythe du rôle structurant des infrastructures de transport sur la dynamique économique des territoires, revient notamment sur la scène politique. Or des études récentes à la suite de la Loi d'Orientation des Transports Intérieur de 1982 (bilan après mise en service, observatoires autoroutiers...), mettent en cause cette théorie pourtant profondément inscrite dans les esprits. Qu'en est-il réellement ? Quels sont les mécanismes territoriaux qui entrent en jeu pour expliquer les évolutions constatées ? Quelle place tiennent les différents acteurs qui vivent le territoire dans l'émergence ou non de ces dynamiques ?

Nous répondrons à ces questions à travers le cas de l'autoroute et des processus de localisation d'entreprises constatés à proximité de ses accès. Une telle approche requiert une analyse fonctionnelle du système territorial complexe formé par les dynamiques de localisation des activités économiques, structuré par trois composantes en relation :

- le territoire qui présente un potentiel d'attractivité pouvant évoluer avec la mise en service d'une autoroute,
- les acteurs locaux qui peuvent intervenir pour valoriser leurs territoires au regard de la demande de localisation d'activités,
- les entreprises dont les décisions d'implantation sont souvent fonction de la qualité de l'offre en localisation proposée par les acteurs locaux.

La démonstration consistera en premier lieu à décrire les faits constatés à travers l'étude de cas concrets permettant d'illustrer les processus territoriaux qui se jouent en relation avec la mise en service d'une autoroute. Les trois angles d'approche mis en œuvre correspondent aux trois composantes du système de localisation citées précédemment :

- comment les processus de localisation s'organisent-ils sur le territoire ? (1) ;
- quel est le jeu d'acteurs mis en place pour valoriser l'autoroute ? (2) ;
- quelles relations nouent les entreprises avec l'autoroute ? (3)

Enfin, dans une 4^{ème} partie, nous tenterons une reconstruction théorique des faits observés afin de les comprendre et surtout de poser les bases d'un outil destiné aux acteurs du territoire visant à mieux valoriser la mise en service d'une infrastructure de transport telle que l'autoroute.

I- QUELLE ORGANISATION SPATIALE DES ACTIVITES ECONOMIQUES EN RAPPORT AVEC L'AUTOROUTE ?

L'objectif est d'analyser les changements d'organisation spatiale des localisations d'activités en rapport avec la mise en service d'une autoroute. Cette approche vise à identifier "d'éventuels évolutions ou changements au sein d'un espace délimité, matérialisés par des ruptures de tendances entre les situations antérieures et postérieures à l'arrivée de l'autoroute."¹ Deux questions doivent rester constamment en perspective : les accès autoroutiers attirent-ils des localisations d'activités économiques ? Ces processus évoluent-ils durant les différentes phases de mise en service de l'autoroute ?

Le protocole de recherche s'appuie d'abord sur la définition précise d'un périmètre d'étude desservi par une autoroute :

- la zone d'étude A 36 (reliant Beaune à Mulhouse), ouverte au début des années 1980, permet d'analyser sur le temps long l'évolution des localisations après mise en service ;
- la zone d'étude A39 (reliant Dijon à Bourg-en-Bresse), ouverte en 1998, permet d'étudier sur une courte période après ouverture mais également d'analyser ce qui se passe avant (projet, construction).

Le périmètre d'étude concerne une frange de communes situées à une trentaine de kilomètres de part et d'autre de ces deux autoroutes.

Les données utilisées sont issues du fichier Sirene de l'INSEE qui répertorie tous les établissements existant en octobre 2000 (date des recherches) selon leur emplacement et leur date d'installation. Nous sommes donc en mesure de lire l'évolution des localisations des établissements de plus de 10 salariés dans le temps et dans l'espace (par commune et par distance à l'accès autoroutier). Les établissements pris en compte sont issus de trois secteurs d'activités (industrie, BTP et tertiaire) et exclusivement du secteur privé (les établissements publics ne présentent pas les mêmes logiques de localisation).

Toutefois, un établissement créé, par exemple, en 1985 et disparu avant octobre 2000 n'est pas comptabilisé. Aussi, notre analyse a recours à des données relatives (en % d'établissements par rapport au total d'établissements de la zone étudiée) afin de pouvoir comparer les différents espaces de localisation sur plusieurs années.

	NB établi en 1980	NB établi en 2000	% établi en 1980	% établi en 2000
Partie de la zone d'étude (ex : une commune α)	20	30	2%	1,5%
Total de la zone d'étude	1000	2000	100%	100%

Tableau 1 : Passage d'une donnée brute à une donnée relative exploitable

La commune α gagne 10 établissements entre 1980 et 2000 mais perd 0,5 points par rapport à l'ensemble de la zone d'étude sur la même période. La commune connaît donc une baisse relative de ses localisations.

Encart 1 : Méthodologie de recherche

I-1. Quelles dynamiques de localisation des activités à proximité de l'autoroute sur le temps long?

La cartographie des taux d'évolution des localisations d'établissements de plus de 10 salariés par communes entre 1980 et 2000 le long de l'A36, souligne de fortes polarisations. En effet, le territoire est structuré en 1980 par différents pôles : quatre grandes agglomérations (Mulhouse, Dijon, Belfort/Montbéliard et Besançon) et quelques villes moyennes (Beaune, Nuits-Saint-Georges, Gray, Altkirch, Thann...). Jusqu'en 2000, chaque pôle étend son influence spatiale. En 1980, les villes-centre concentrent davantage d'établissements que leur périphérie alors qu'en 2000, ce sont leurs périphéries qui comptent le plus d'établissements. Quel est le rôle de l'autoroute dans ces processus ? L'A36 dessert en priorité les agglomérations polarisant déjà fortement les activités en 1980. Sa mise en service a

¹ J. VARLET, 1996, "Acquis et questionnements", Actes du colloque "Autoroutes, économies et territoires", Clermont-Ferrand, 25 p.

certainement renforcé leur poids par rapport aux autres espaces et accentué les déséquilibres territoriaux existant en 1980 au détriment des zones rurales initialement peu pourvues en activités économiques.

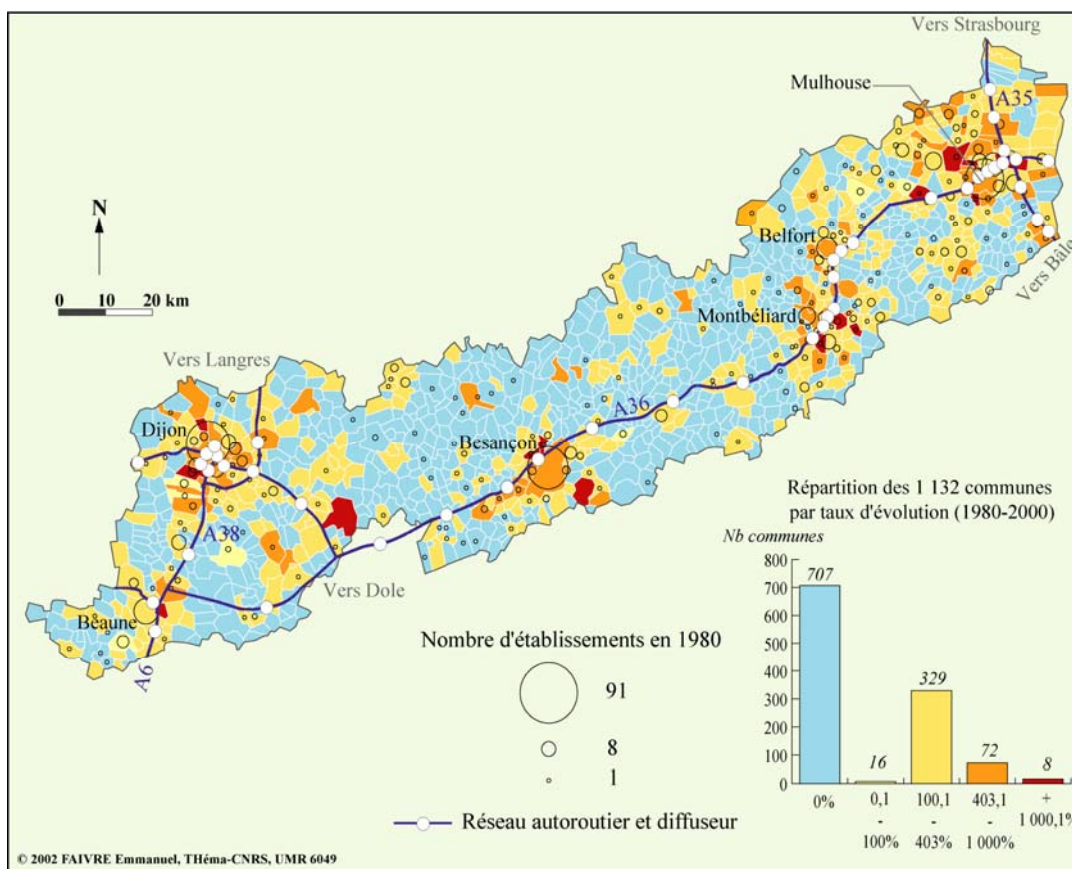


Figure 1 : Les dynamiques de localisation des établissements de plus de 10 salariés après 20 ans de mise en service de l'A36

Plus finement, la prise en compte de la seule distance à l'autoroute permet d'évaluer le rôle de la proximité de l'accès autoroutier dans les dynamiques de localisation. Les communes situées à moins de 10 kilomètres de l'A36 concentrent déjà en 1980 (date d'ouverture de l'A36) presque les trois quarts des établissements. A l'inverse, à la même date, on remarque que seulement 5 % des établissements sont situés à plus de 20 kilomètres de l'accès à l'A36. Le tracé autoroutier suit donc de manière préférentielle les localisations d'activités puisqu'il dessert en priorité les agglomérations qui regroupent la plupart des établissements.

	Nb établi	0-4,9 km	5-9,9 km	10-14,9 km	15-19,9 km	plus 20 km	total (%)
établ 80	954	39.31	34.80	14.26	6.39	5.24	100.00
établ 90	2101	41.50	35.84	12.66	5.66	4.33	100.00
établ 00	4798	43.73	35.95	11.65	5.11	3.57	100.00
Différences 1980-1990 en points		2.20	1.04	-1.60	-0.73	-0.91	0.00
Différences 1990-2000 en points		2.22	0.11	-1.01	-0.56	-0.77	0.00
Différences 1980-2000 en points		4.42	1.15	-2.61	-1.29	-1.68	0.00
Taux d'évolution 1980-2000		11.24%	3.30%	-18.30%	-20.18%	-22.93%	

Tableau 2 : Répartition des établissements de + 10 salariés (en % du total) par tranches de distances à l'A36

Mais l'autoroute ne se contente pas uniquement de desservir un maximum de sites regroupant la majorité des activités. Elle semble également en faciliter le développement. En effet, seuls les territoires, **situés à moins de 10 kilomètres de l'A36** présentent des évolutions positives entre 1980 et 2000. Plus finement, on remarque que cette dynamique est quatre fois plus forte à proximité immédiate des diffuseurs (+11,24%) que pour les territoires situés entre 5-9,9 kilomètres (+3,3%). Pourtant, tous deux réunissent sensiblement la même part d'établissements en 1980 (39,31 % pour la première et 34,8% pour la seconde). Pour un "stock" initial d'établissements semblable, la proximité de l'autoroute profite davantage aux communes jouxtant directement les diffuseurs (0-4,9 kilomètres) qu'à celles situées à l'écart.

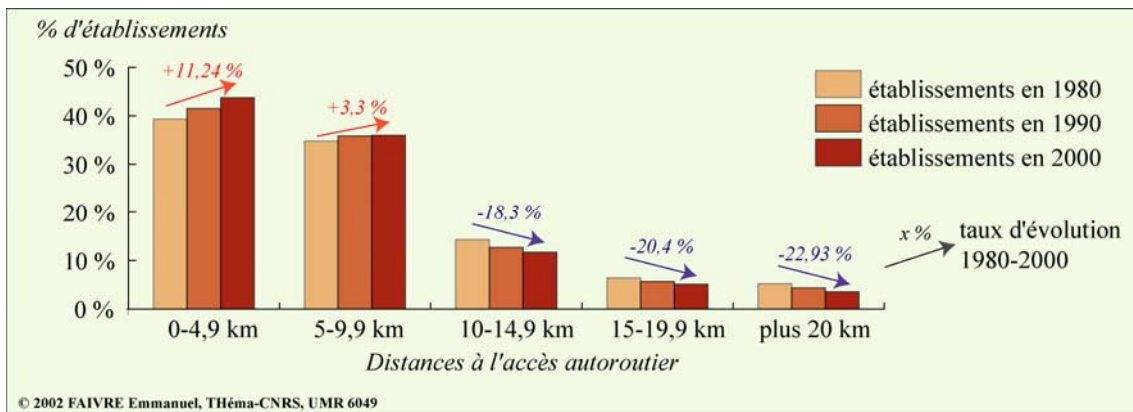


Figure 2 : Répartition des établissements de + 10 salariés (en % du total) par tranches de distances à l'A36

Les évolutions positives des deux premières tranches de distances s'effectuent principalement au détriment de la tranche 10-14,9 kilomètres qui perd 18,6% de son poids initial (en % d'établissements). La barrière des 10 kilomètres constitue donc une limite forte entre les territoires dynamiques et les autres. La diffusion spatiale de l'influence d'un accès autoroutier se cantonne aux communes situées à moins de 10 kilomètres de ce dernier. On peut penser que l'A36 accroît les inégalités entre les territoires car les deux dernières tranches, déjà peu pourvues en établissements en 1980 perdent ensuite plus de 20% de leur poids initial déjà faible.

Sur le temps long, deux facteurs participent à la dynamique de localisation des activités économiques après la mise en service de l'A36 :

- **le stock initial d'établissements** : les territoires situés à moins de 10 kilomètres de l'A36, les plus dynamiques entre 1980 et 2000, réunissaient déjà en 1980 plus de trois quarts des établissements. Cette tendance à la concentration spatiale, notamment à proximité immédiate du diffuseur autoroutier (0-4,9 kilomètres), peut s'expliquer par la dynamique née des phénomènes d'économie d'échelle ou d'agglomérations² propres à renforcer une situation de "surconcentration" des activités économiques d'une zone par rapport à une autre initialement moins pourvue;

- **la proximité de l'autoroute** puisque les territoires les plus proches de l'accès autoroutier sont plus dynamiques que les autres lorsque le nombre initial d'établissements est similaire. Par conséquent, le champ d'attraction d'un diffuseur autoroutier est dans la plupart des cas, d'autant plus fort que le nombre d'établissements présents à son ouverture est important. Précisons enfin que les données utilisées ne nous permettent pas de différencier l'origine des mouvements repérés. Emanent-ils de créations ou de délocalisations de la part d'entreprises locales ou d'entreprises extérieures au territoire étudié ? Les conclusions d'autres études menées notamment sur l'A71,³ permettent d'émettre l'hypothèse selon laquelle ces mouvements sont surtout le fait d'entreprises locales cherchant une meilleure situation géographique locale en se déplaçant de quelques kilomètres à proximité des nouveaux diffuseurs autoroutiers.

1-2. Quelles dynamiques de localisation des activités à proximité de l'autoroute sur le temps court?

La cartographie des taux d'évolution des établissements de plus de 10 salariés par communes situées à proximité de l'A 39 différencie deux périodes : 1990-1998 (anticipation de l'ouverture) et 1998-2000 (deux ans après mise en service).

-Avant la mise en service, les plus forts gains d'établissements se situent au sein des principales villes. La Bresse du nord et le Revermont central qui ne comptent pas de pôles urbains, gagnent très peu d'unités. Plus finement, on remarque également que ce sont surtout les communes jouxtant les villes-centre qui sont les plus dynamiques sur la période. Il s'agit des périphéries comme Choisey pour Dole, Viriat et Saint-Just pour Bourg-en-Bresse ainsi que Montmorot et Courlaoux pour Lons-le-Saunier. Ce mouvement de déconcentration des trois villes-centre s'effectue en direction des futurs diffuseurs A39 par des processus d'anticipation à l'ouverture.

-Après la mise en service, ces processus sont confirmés de manière un peu plus ténue avec la confirmation de la déconcentration des activités des agglomérations de Dole et Lons-le-Saunier en direction des nouveaux diffuseurs A 39, une très faible dynamique autour du diffuseur du Miroir situé entre Louhans et Cuiseaux. En revanche, aucune dynamique n'est visible en milieu rural (diffuseurs de Bersaillin et de Beaupont) et pour l'agglomération de Bourg-en-Bresse qui oriente son développement vers le sud (Lyon).

² Ce terme traduit l'accroissement de la performance d'un système économique avec l'augmentation de sa masse. Cela se traduit par exemple, par la réduction des coûts de production d'une entreprise consécutivement à un accroissement de sa dimension.

³ VARLET J., JAMOT C., 2002, "Autoroute A 71, acteurs et territoires, bilan d'une décennie d'observations", Géocarrefour, volume 77, n°1, pp 21-26.

En résumé, l'analyse menée sur la zone A 39 souligne **la possibilité d'effets d'anticipation des entreprises** cherchant à se localiser à proximité des futurs diffuseurs autoroutiers et une très faible dynamique immédiatement après la mise en service.

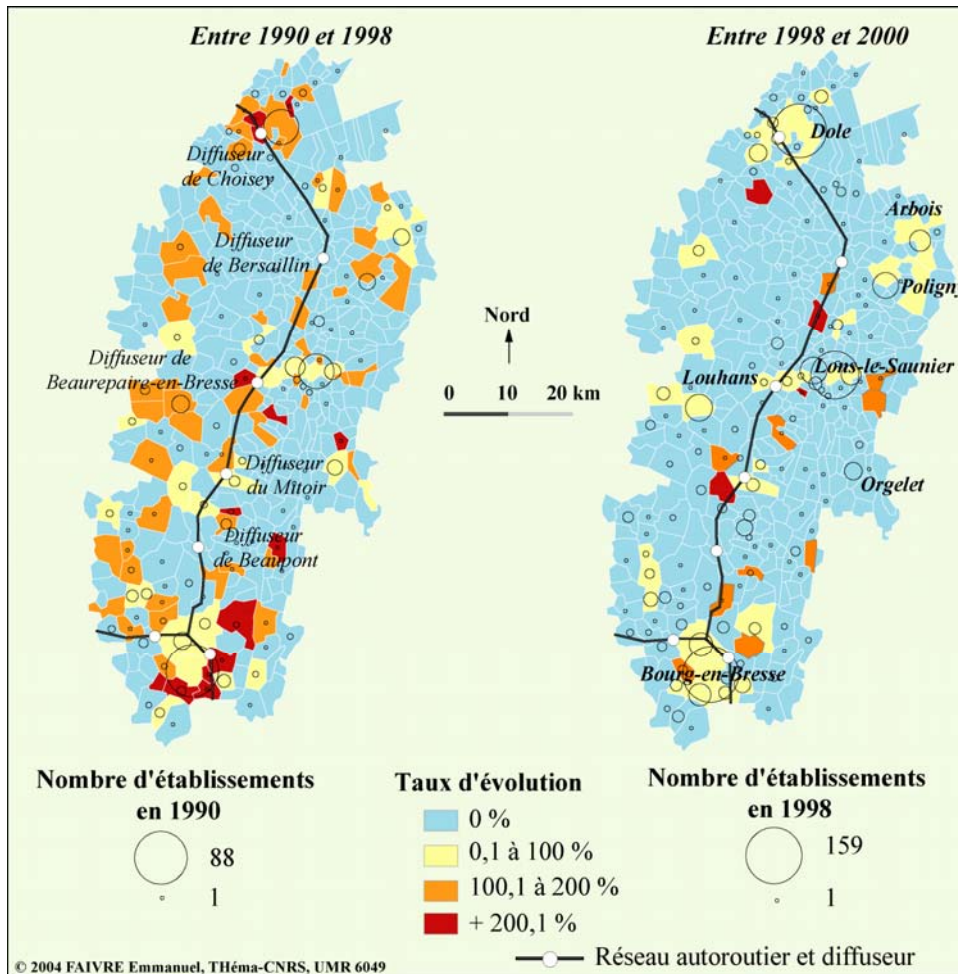


Figure 3 : Les dynamiques de localisation des établissements de plus de 10 salariés quelques années avant et après la mise en service de l'A39

1-3. Formaliser les dynamiques de localisation des activités : le cas de Besançon

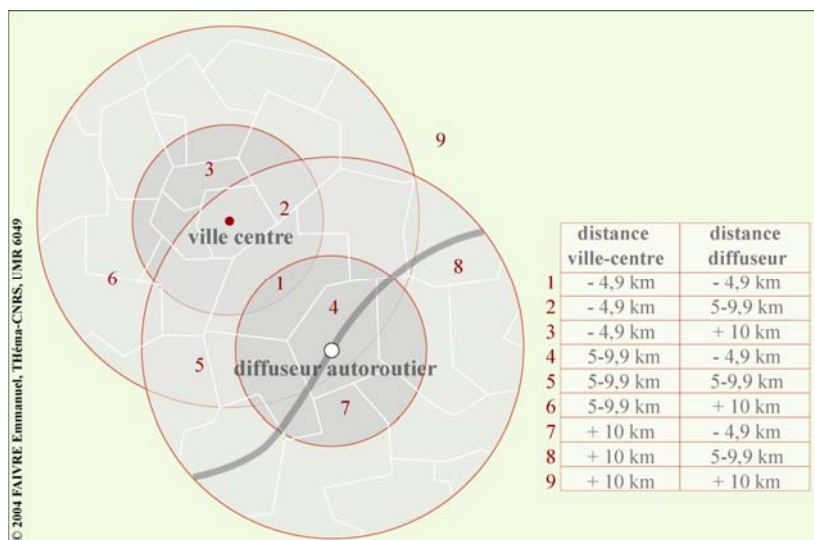


Figure 4 : Neuf zones issues des interactions entre la ville-centre et le diffuseur autoroutier

Le cas de Besançon est particulièrement significatif dans la mesure où son agglomération est desservie par l'A36, autoroute non-urbaine (tracé en périurbain) et payante. Une forte concentration initiale des entreprises dans la ville-centre lors de la mise en service de l'autoroute permet également d'apprécier le processus d'étalement urbain des activités au cours des vingt dernières années. Aussi, en croisant le nombre d'établissements en fonction de leurs distances à l'accès autoroutier et à la ville-centre, il est possible de représenter les interactions entre deux logiques (les proximités de la ville et de l'autoroute) à partir d'un modèle centre-périphérie bi-polaire.

Zone	Dist Agglo*	Dist Autoroute**	Nb établi 1980	Nb établi 1980 %	Nb établi 2000	Nb établi 2000 %	Evol 1980-2000 (en points)
1	1	1	5	4	56	8,03	4,03
2	1	2	88	70,4	451	64,71	-5,69
3	1	3	16	12,8	61	8,75	-4,05
4	2	1	2	1,6	34	4,88	3,28
5	2	2	1	0,8	15	2,15	1,35
6	2	3	3	2,4	18	2,58	0,18
7	3	1	1	0,8	7	1	0,2
8	3	2	7	5,6	26	3,73	-1,87
9	3	3	2	1,6	29	4,16	2,56
TOTAL			125	100	697	100	0,00

*1 : 0-4,9 km, 2 : 5-9,9 km, 3 : + de 10 km de la ville centre **1 : 0-4,9 km, 2 : 5-9,9 km, 3 : + de 10 km du diffuseur autoroutier

Tableau 3 : Evolution du nombre d'établissements selon la distance à Besançon et aux diffuseurs A36

Séparément, les deux pôles que sont la ville-centre et le diffuseur autoroutier influencent différemment la localisation des établissements. Toutefois, c'est l'interaction entre les deux attractions qui structure la dynamique de localisation des activités au sein de l'agglomération bisontine.

COMBINAISON *	POIDS INITIAL	DYNAMIQUE DE LOCALISATION	LOGIQUES SPATIALES DE LOCALISATION DES ACTIVITES
ZONE 1 1-1	Faible	+++	Territoires urbains ultra dynamiques avec diffuseur
ZONE 2 1-2	Très fort	-	Départ des activités du centre vers les périphéries dotées d'un diffuseur
ZONE 3 1-3	Moyen	--	Départ des activités du centre vers les périphéries
ZONE 4 2-1	Quasi nul	+++++	Très forte arrivée des activités du centre vers les périphéries à diffuseur
ZONE 5 2-2	Quasi nul	++++	Forte arrivée des activités du centre vers les périphéries assez proches
ZONE 6 2-3	Très faible	+	Arrivée des activités du centre vers les autres périphéries
ZONE 7 3-1	Quasi nul	++	Développement ponctuel et léger des communes à diffuseur
ZONE 8 3-2	Faible	-	Mouvements hors logiques urbaines et autoroutières
ZONE 9 3-3	Quasi nul	++++	Mouvements hors logiques urbaines et autoroutières

* la combinaison 1-1 correspond aux espaces situés à moins de 4,9 kilomètres de la ville-centre et à moins de 4,9 kilomètres du diffuseur, soit la zone 1 sur la figure 8.

Tableau 4 : Quelles dynamiques de localisation en fonction de la distance à Besançon et aux diffuseurs de l'A36 ?

1-4. Quel est le rôle de l'autoroute dans ces phénomènes ?

On peut parler de facteurs discriminants emboîtés, d'ordre 1 (l'agglomération) et d'ordre 2 (le diffuseur autoroutier).⁴ Cela se traduit par une polarisation dans les agglomérations simultanément à une tendance à l'étalement urbain des localisations d'activités en direction de l'accès autoroutier. Ainsi, l'autoroute ne crée pas de développement comme les faibles dynamiques autour des diffuseurs autoroutiers situés en milieu rural l'atteste. En revanche, elle participe à l'organisation spatiale des activités sur les territoires traversés au même titre que d'autres processus.

-A un niveau "général" (inter-urbain), elle renforce la polarisation déjà forte des activités au sein des agglomérations puisqu'elle les dessert en priorité. En effet, nos résultats ainsi que ceux d'autres études⁵ font apparaître que les autoroutes renforcent les pôles d'activités dynamiques souvent les mieux desservis au détriment de certains espaces qui le sont moins.

-A un niveau plus "local" (intra-urbain), le diffuseur autoroutier participe aussi au transfert des activités du centre vers les périphéries. En effet, cette exurbanisation des entreprises s'effectue surtout en direction des périphéries dotées d'un diffuseur autoroutier.

⁴ B. FRITSCH (2003, "Les effets structurants des infrastructures routières : une approche modélisée appliquée au cas de la RN 249 en Mayenne", in Cybergéo) intègre dans les indicateurs d'accessibilité destinés aux modèles visant à évaluer le rôle de l'autoroute dans les dynamiques territoriales la distance à l'axe autoroutier mais également la distance aux principaux pôles urbains et des variables relatives à leurs structures socio-démographiques et économiques.

⁵ En région Poitou-Charentes, les travaux de l'observatoire de l'autoroute A10 ont mis en évidence une forte disparité de l'évolution spatiale de l'emploi avec une tendance au renforcement des pôles dominants au détriment du reste de la région.

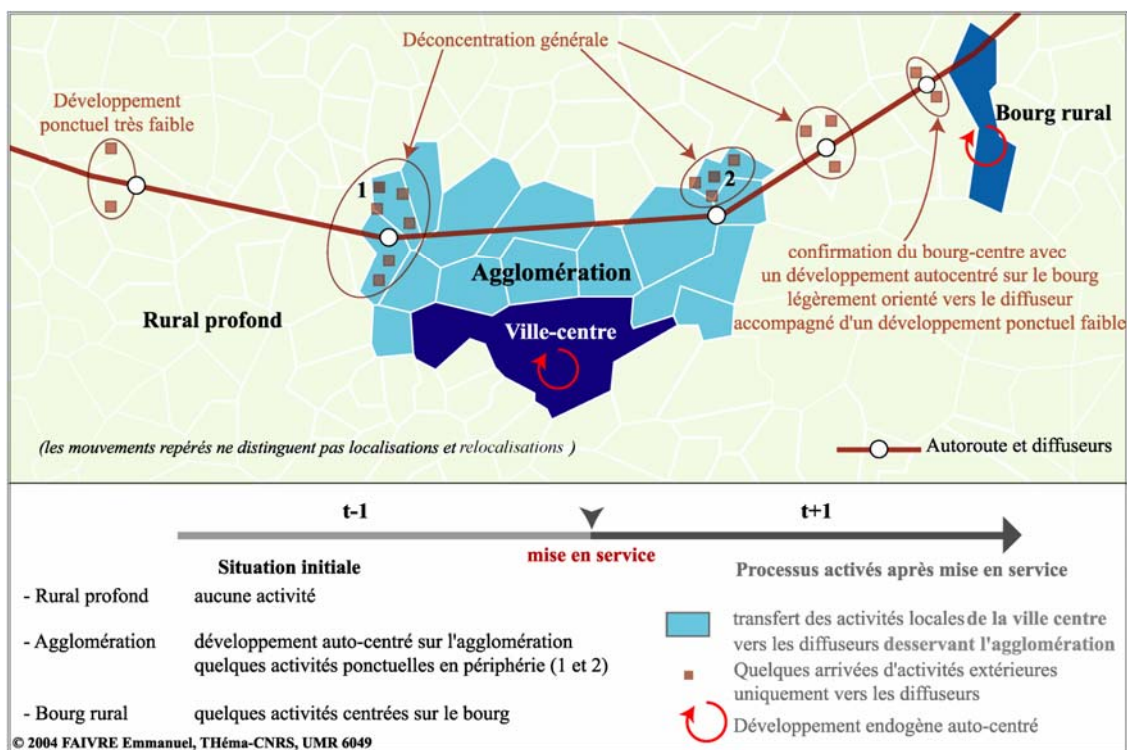


Figure 5 : Modèle spatial des dynamiques de localisation économique en rapport avec la mise en service d'une autoroute

*
* *

L'attractivité des diffuseurs autoroutiers situés à proximité des villes est indéniable. Il s'agit surtout de ceux qui sont localisés dans le périurbain puisqu'ils orientent l'étalement urbain des activités économiques. Cette situation ne trouve-t-elle pas également son explication dans le fait que certaines politiques d'aménagement cherchent à "sortir les entreprises" des villes?

2-QUELLES STRATEGIES D'AMENAGEMENT MISES EN ŒUVRE POUR VALORISER L'AUTOROUTE ?

Le rôle de l'autoroute dans les dynamiques territoriales peut également être lu à travers l'analyse des politiques de valorisation autoroutière initiées notamment par les acteurs locaux. Ces derniers, dans un souci de développer, aménager et maîtriser les potentialités offertes par l'autoroute, développent leurs propres stratégies d'aides et d'appui aux entreprises afin de les attirer ou les garder sur leur territoire. Dans ces conditions, ils font le lien entre les entreprises et le territoire. Il semble donc logique de chercher du côté des acteurs, les raisons de l'hétérogénéité spatiale repérées sur les territoires.⁶ Intégrée dans la gestion territoriale propre à chaque acteur, le potentiel d'attractivité de l'autoroute sur les localisations d'entreprises va dépendre, en partie, des stratégies de gouvernance mises en œuvre. Cela revient finalement à admettre que "les caractéristiques d'une organisation spatiale peuvent être aussi lues comme étant la projection au sol d'idéologies (au sens premier de système d'idées); or les acteurs constituent les vecteurs premiers de ces idéologies socio-spatiales."⁷

Les réflexions qui suivent, découlent de l'exploitation de deux enquêtes : une vingtaine d'entretiens réalisés auprès d'acteurs locaux situés à proximité de l'A 39 et une étude menée auprès des gestionnaires de Zone d'Activités Economiques. Les politiques de valorisation de l'autoroute sont donc étudiées à partir de l'exemple de l'A 39 car l'opération a pu être menée par l'Observatoire A 39 dès avant la construction jusqu'à l'ouverture et au-delà. Les différents comportements et la représentation que se font les acteurs locaux du rôle de l'autoroute sur le développement local, ont donc été suivis pour toutes les étapes de la mise en service de l'infrastructure.

⁶ CHANTEAU J.-P., 2001, "L'entreprise nomade : localisation et mobilité des activités productives", Paris, L'Harmattan, Collection économie et innovation, 236 p.

⁷ GUMUCHIAN G. et al., 2003, "Les acteurs, ces oubliés des territoires", Paris, Anthropos, Collection Géographie, 186 p.

2-1. Quels comportements les acteurs adoptent-ils pour valoriser l'autoroute ?

Les stratégies initiées autour de l'autoroute sont complexes en raison notamment des nombreuses dispositions réglementaires et législatives.⁸ Les acteurs territoriaux devant être pris en compte se situent à la fois très en amont de la mise en service de l'infrastructure (phases de projet et de construction) et en aval (après ouverture). Nous porterons plus particulièrement attention aux acteurs locaux dans la mesure où ce sont eux qui affichent la plus grande volonté de valoriser les territoires traversés par l'autoroute. En effet, les collectivités territoriales locales fondent souvent de grands espoirs sur les retombées économiques potentielles de l'autoroute. Deux paramètres majeurs sont prépondérants dans la réussite de leurs stratégies de gouvernance.

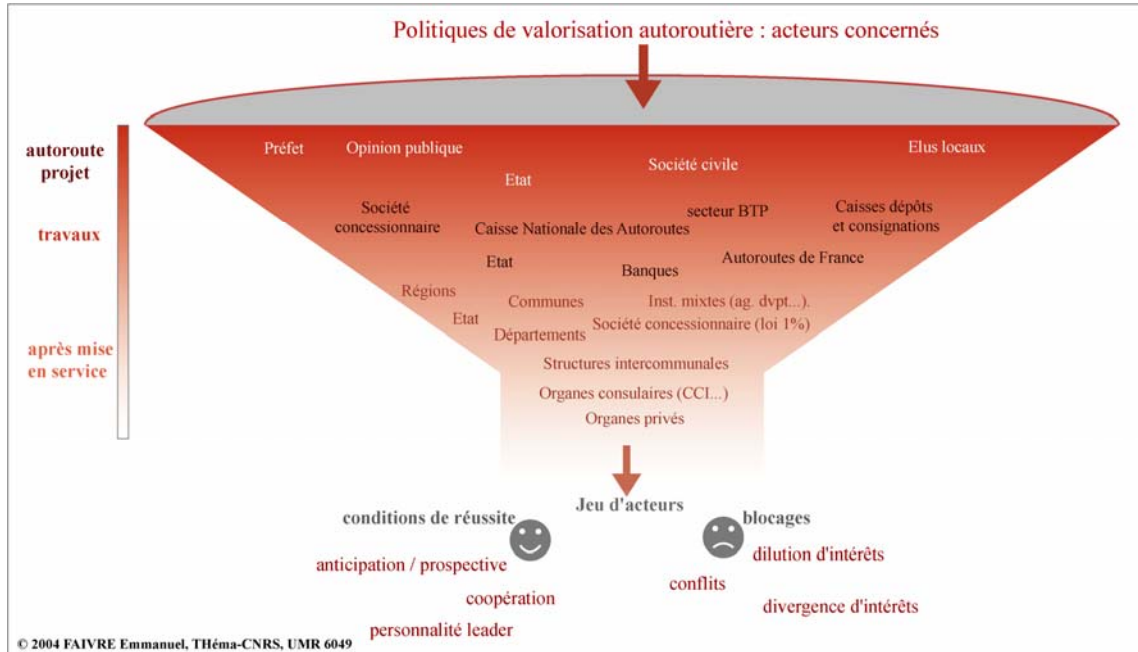


Figure 6 : Jeu d'acteurs autour de l'autoroute

-Leurs capacités à collaborer localement : les acteurs locaux doivent désormais élaborer des projets communs, seul gage d'efficacité et de cohérence.⁹ Ainsi, le recours à des structures collectives et les représentations que se font les différents acteurs de leur engagement commun (justification et intensité qu'ils attribuent à ces actions) donneront naissance à plusieurs types d'actions de valorisation de l'autoroute dont dépend en partie la capacité d'attirer des entreprises. Par exemple, à proximité du diffuseur de Beaurepaire-en-Bresse, les difficultés de la zone économique Ouest de Courlans-Courlaoux (à proximité de Lons-le-Saunier) sont, en partie, nées des dissensions entre le district lédonien et la CCI du Jura. Cette situation ralentit la concrétisation de projets communs, performants et opérationnels. De plus, une ZAE réalisée sous l'impulsion de la Communauté de Communes de Ruffey-sur-Seille se situe à proximité de l'agglomération lédonienne, c'est à dire en concurrence avec le projet de la zone économique ouest. Cette situation conflictuelle conduit à l'abandon du projet et à l'absence de concertation dans l'optique d'un aménagement local cohérent (concurrence entre les deux projets voisins). Il existe donc des risques importants pour que le bassin lédonien ne tire pas totalement profit de la mise en service de l'A39, du fait d'une situation locale conflictuelle et individualiste.

-Leurs capacités à être soutenues par des acteurs leaders¹⁰ : la présence d'un acteur autour duquel se noue un consensus des différents acteurs, est primordiale. Par exemple, la qualité des politiques de développement menées en rapport avec l'A39 autour de Cuiseaux "est l'œuvre d'une équipe réunie autour d'un homme, son influence aux niveaux départemental, régional et national a permis de fédérer autour de lui les forces vives de la

⁸ La loi dite "Bouchardeau" (12/07/1983) préconise une consultation démocratique du public (en amont) ; la circulaire dite "Bianco" (15/12/1992) insiste sur la concertation des maîtres d'ouvrage ; la loi dite "Barnier" (02/02/1995) est axée sur la protection de l'environnement ; la loi dite "Pasqua" (04/02/1995) a créé les Schémas Nationaux et Régionaux d'Aménagement du Territoire remplacés en 1999 par les schémas de services collectifs ; la LOADDT (Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire) dite loi "Voynet" (25/06/1999) quant à elle, intègre des contraintes liées au développement durable.

⁹ La loi 1% paysage et développement (1995) en est le parfait exemple. En effet, en mobilisant 1% du montant des investissements nécessaires à la construction de l'autoroute, l'Etat et le concessionnaire participent au financement d'actions paysagères et économiques. Cette loi incite au partenariat entre collectivités locales puisque seules les actions à caractère intercommunal sont financées. Deux parties, d'un côté l'Etat et le concessionnaire, de l'autre les collectivités locales, doivent attribuer une contribution équivalente aux projets.

¹⁰ "Un acteur leader est un acteur capable de porter dans le temps un projet tant au plan institutionnel que politique, et ce, aux différentes échelles de décision. Pour mener à bien le projet, il va adopter une position conforme au rôle pour lequel il est reconnu, quitte à jouer sur de nouveaux registres de l'action ou à s'inscrire dans une autre perspective territoriale que celle qui est, à l'origine, la sienne". GUMUCHIAN G., et al, 2003, idem note 7.

Bresse bourguignonne et de la Saône-et-Loire."¹¹ L'implication d'un élu a permis à ce secteur de présenter des projets soutenus et coordonnés. L'influence d'un acteur de "poids" est donc primordiale, mais son envergure doit être à la fois nationale et locale. Sa capacité à activer ses réseaux de relations avec différents partenaires politiques, institutionnels (pour le montage de projets) mais également économiques (pouvant inciter un industriel à s'implanter sur le dit projet) matérialise son influence. Ces processus sont extrêmement importants dans la mesure où "le plus dur est d'accéder aux sphères décisionnelles centrales et seuls les réseaux le permettent."¹² Même si dans certains cas l'hégémonie d'un acteur local fort peut faire exploser le consensus, il est clair que sa présence est source de réussite. Se pose parfois également le problème du cumul des mandats de plus en plus sujet à débat.

Les acteurs plus ou moins directement concernés par la nouvelle autoroute influencent considérablement, la réussite des projets de valorisation de l'autoroute :

- qu'ils soient situés très en amont comme lors du processus décisionnel de la création de l'infrastructure où le dialogue et la concertation entre tous les acteurs, permettront une meilleure coopération ultérieure ;
- qu'ils agissent au moment de la décision et de l'élaboration précise du tracé comme les anticipations sur les documents d'urbanisme (réserves foncières en vue de l'implantation d'une ZAE future...);
- qu'ils collaborent lors de la phase de valorisation où coopération et poids d'un acteur fédérateur engendrent une bonification des projets (taille, équipement de la ZAE...) et du territoire concerné en limitant la concurrence locale.

2-2. Quelles politiques de valorisation de l'autoroute ?

Les politiques de valorisation de l'autoroute s'apparentent à des actions de marketing territorial de "projets"¹³ visant très souvent à attirer des entreprises sur le territoire desservi.

On peut en relever deux grands types.¹⁴ Le premier concerne les opérations les plus importantes qui traduisent un effet d'entraînement direct de l'autoroute sur le milieu local : ce sont les politiques d'accompagnement de l'autoroute comme la création d'aires de services. Le second regroupe des actions ou projets de développement local bien situés par rapport aux diffuseurs autoroutiers. Ils correspondent notamment à la réalisation de nouvelles ZAE ou à l'extension du parc existant. Leurs origines, conceptions et objectifs sont sans relation directe avec le fait autoroutier et relèvent, au moins au départ, de dynamiques strictement endogènes. Cependant, la construction de l'autoroute et la perspective de sa mise en service ont pu être ressenties par les initiateurs de ces projets comme des facteurs permettant de donner une nouvelle impulsion, parfois même une nouvelle orientation à ces actions. Ainsi, ces stratégies intègrent la présence de l'infrastructure et la considèrent comme un atout supplémentaire.

Les résultats des actions de valorisation dépendent très souvent des attentes et des perceptions qu'ont les acteurs locaux du rôle de l'autoroute. Leur analyse permet d'identifier la nature des problèmes et autres freins qui peuvent exister :

-Des actions claires et collectives pour des résultats probants : à proximité de l'A39, la Communauté de Communes du canton de Louhans, avec une intercommunalité organisée depuis 1989, a lutté efficacement contre les difficultés économiques (création de ZAE communes, fiscalité intéressante...). La revitalisation économique réussie, celle-ci cherche maintenant à accueillir de nouvelles populations afin de satisfaire les besoins en main d'œuvre des entreprises, en élaborant des projets liés à l'habitat. L'ensemble des actions entreprises témoigne de la réactivité et de l'efficacité avec laquelle elle a traité ses problèmes, en s'appuyant notamment sur la mise en service de l'A39 et sur le contexte de recherche d'implantation de groupes agro-alimentaires bretons dans le centre-est de la France.

-"Pas ou peu" d'actions pertinentes et collectives pour "pas ou peu" de résultats : les actions menées par le district visant à favoriser le développement économique local, créé en 1992 par la Communauté de Communes du canton de Cuiseaux, se traduisent par un échec. Il existe un décalage entre la réalité qui se dessine actuellement autour de Cuiseaux (concurrence des bassins urbains voisins) et les attentes des élus locaux. D'autres difficultés peuvent apparaître. La Communauté de Communes du canton de Beaurepaire-en-Bresse, directement initiée par la présence du diffuseur A39, a créé une ZAE occupée par des PME locales. En parallèle, elle tente de recentrer ses projets sur les services à la population du fait du caractère rural de son territoire. Toutefois, les élus intercommunaux sont placés en porte-à-faux entre la logique administrative qui les pousserait à adhérer au projet louhannais (même département de Saône-et-Loire) et une logique territoriale, qui les rapproche davantage du projet lédonien (département du Jura). Les élus du secteur de Lons-le-Saunier ont longtemps espéré un rapprochement avec les cantons de Saône-et-Loire qui aurait permis la valorisation du diffuseur de Beaurepaire-en-Bresse. Rejeté par Louhans et Cuiseaux, ce projet n'aboutira certainement pas. La dilution d'intérêts conduit à une concurrence locale qui ne peut, à terme, qu'affaiblir les deux bassins.

¹¹ LANNEAUX M.-A., 1995, "Grandes infrastructures de transport et territoire : valorisation et dynamique du territoire traversé par l'A39", Thèse de doctorat, Université de Franche-Comté, 500 p.

¹² CATHERIN-GAMON V., 2001, "Participer à la vie publique : la contestation de l'autoroute Balbigny-Lyon", Géocarrefour, volume 76, n°3, pp 211-216.

¹³ Le marketing territorial de "projet" regroupe l'ensemble des démarches et techniques marketing mises en œuvre tout au long de la démarche de planification stratégique d'un projet de développement -global ou sectoriel- par des acteurs qui se concertent et coordonnent leurs actions dans le but d'élaborer puis de mettre en œuvre ce projet afin de répondre au mieux aux besoins et aux attentes de cibles déterminées. (GIRARD V., 1999, "Le marketing territorial : quels fondements, quelles définitions, quels concepts", 2^{ème} rencontre : ville-management, Paris, Dalloz).

¹⁴ BERION P., MATHIEU P., 2000, "A 39 – phase 2 : les politiques d'accompagnement", Rapport d'études de l'Observatoire A 39, 60 p.

-Absence ou abandon d'actions communes et pertinentes pour aucun résultat : la Communauté de Communes Bletteranoise a abandonné le projet de base de loisirs de Desnes. Ceci montre comment une idée suscitant initialement beaucoup d'enthousiasme peut s'avérer difficile à réaliser. C'est d'ailleurs la seule fois où seront évoquées, par des acteurs locaux, certaines nuisances de l'A39 (effets sur l'environnement, le trafic...).

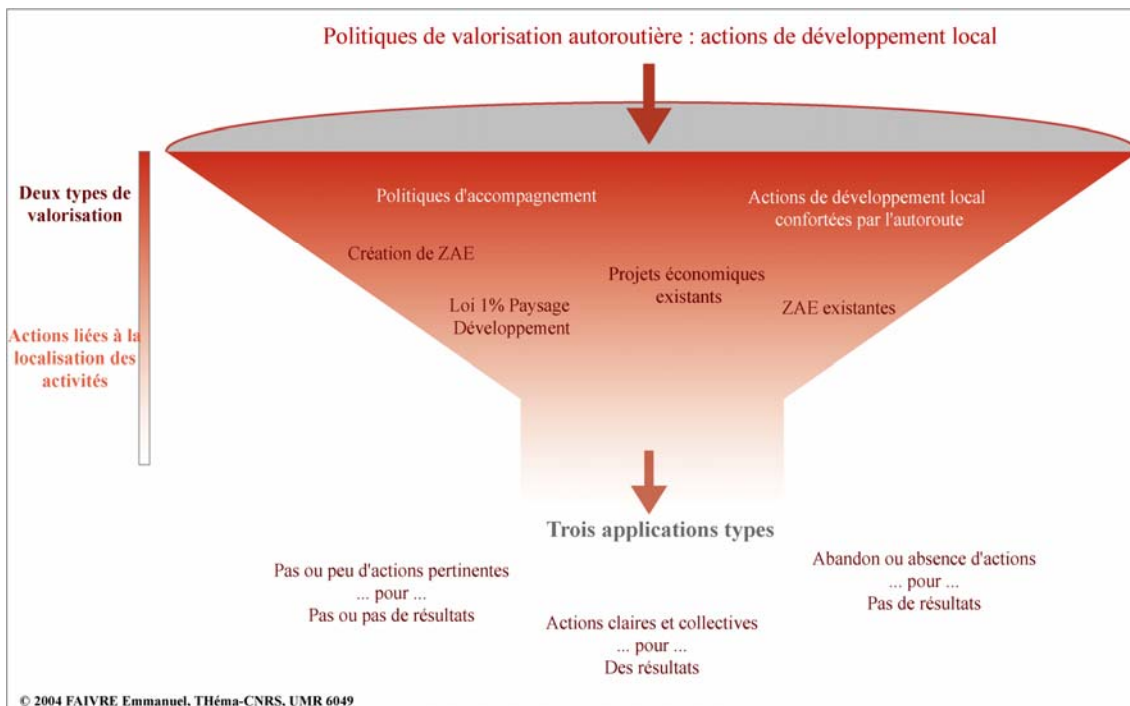


Figure 7 : Actions de valorisation autoroutière visant à attirer des entreprises

La mise en service d'une autoroute est très souvent un véritable générateur d'idées mais beaucoup moins, de projets aboutis. Son influence attendue est fortement dépendante des actions qui l'accompagnent. Ainsi, s'il existe un fort décalage entre l'attente et le résultat, comment ne pas l'imputer aux décisions stratégiques des acteurs locaux trop souvent concurrents au détriment d'une convergence d'intérêts et de valorisation conjointe des atouts de leurs territoires ? Ainsi, dans de nombreux cas, le potentiel que représente le diffuseur autoroutier est déprécié par des actions qui ne dépassent pas les contradictions politiques et administratives.

2-3. Les ZAE à proximité de l'autoroute : un exemple significatif de valorisation

Les ZAE matérialisent territorialement et stratégiquement les actions menées par les acteurs locaux. A ce titre, on peut penser qu'un territoire sans une offre performante en la matière peut gâcher les avantages liés à sa situation stratégique ou à sa bonne accessibilité. Il convient donc de positionner son territoire sur le marché du foncier économique.¹⁵

Dans la plupart des cas, le nombre de ZAE situées à proximité des diffuseurs autoroutiers augmente avec la perspective de leur mise en service. En effet, à proximité de l'A39, les acteurs locaux ont surtout privilégié la création ou l'agrandissement de ZAE à proximité des diffuseurs quelques années avant la mise en service mais également après.

Localisation des ZAE à proximité de l'A39	Evolution des surfaces totales sur ZAE entre 1994 (début travaux) et 2001 (3 ans après mise en service)
Agglomérations	+34%
Proximité des diffuseurs A39	+108%
Reste Zone A39	+25%

Tableau 5 : Une explosion des surfaces offertes par les ZAE situées à proximité des diffuseurs A39

En revanche, **cette augmentation de l'offre n'implique pas pour autant des comportements de localisation semblables de la part des entreprises.** En effet, les surfaces occupées par des activités sur ces ZAE

¹⁵ Positionner un territoire sur le marché des implantations consiste à mettre en valeur son capital économique et, compte tenu de la concurrence en la matière, à mettre en évidence ses spécificités par rapport aux territoires rivaux. Ainsi, un positionnement réussi correspond à une bonne adéquation entre des avantages recherchés par les entreprises et ceux proposés par les acteurs territoriaux.

ne suivent pas toujours l'augmentation de l'offre en foncier qui leur est proposée à proximité de l'autoroute. Par exemple, si les surfaces occupées de l'ensemble de la zone A39 augmentent, ce n'est pas la proximité de l'A39 qui en est le facteur déterminant. L'augmentation la plus forte des surfaces occupées concerne celles situées à plus de 10 minutes de l'A39 (soit les principales agglomérations Lons-le-Saunier, Bourg-en-Bresse, et Dole).

	1994	2000	1994-2000
-10 mn de l'A39	107	134	+25.2%
+10 mn de l'A39	74	98	+32.5%
Total	181	232	+28.2%

Tableau 6 : Une augmentation des superficies (ha) occupées des ZAE indépendante de la proximité de l'A39

Pour autant, ce constat ne signifie pas que les diffuseurs autoroutiers ne sont pas attractifs mais que leur potentiel d'attractivité dépend également du niveau des prestations internes de chaque ZAE et de leur cohérence territoriale locale. En effet, ces deux caractéristiques influencent davantage leurs taux de remplissage que la proximité même de l'autoroute. D'ailleurs, on note une certaine attraction des plus anciennes ZAE puisqu'elles sont souvent mieux intégrées dans le tissu socio-économique. Pour les ZAE récentes, cette dimension et le niveau d'équipement sont également prépondérants dans leurs capacités à attirer des entreprises. En effet, si l'on considère les ZAE créées depuis 1990 (date à laquelle l'A39 est décidée), on remarque que celles gérées collectivement (structures intercommunales) présentent un meilleur taux de remplissage que celles à gestion individuelle (une seule commune). En faisant l'hypothèse qu'une gestion collective engendre une meilleure qualité de l'offre (du fait d'une plus grande capacité de financement) et moins de concurrence locale entre ZAE communales de faible envergure, ces résultats tendraient à démontrer que la qualité et la cohérence territoriale du projet sont aussi déterminantes que son accessibilité à l'autoroute.

Gestion de la ZAE par une seule commune	Gestion de la ZAE par plusieurs communes
22.13%	36.32%

Tableau 7 : Des taux de remplissage des ZAE créées après 1990 et situées à proximité de l'A39, plus forts lorsque la gestion est collective

*
* *

La multiplication des acteurs concernés par la valorisation de l'autoroute ainsi que la grande complexité de leurs comportements et leurs relations partenariales rend difficile toute évaluation de leurs politiques et projets. Néanmoins, leurs capacités à s'unir et à entreprendre des actions cohérentes tant spatialement que stratégiquement sont primordiales pour attirer des entreprises, véritables maîtres du jeu du système de localisation.¹⁶

3-COMMENT L'AUTOROUTE EST-ELLE INTEGREE DANS LES STRATEGIES DES ENTREPRISES ?

En se positionnant à une échelle micro-économique, il est possible de mieux cerner les facteurs de localisation des entreprises. On examine ainsi leurs comportements lorsqu'elles s'informent, organisent leurs préférences et surtout définissent des règles orientant leurs propres stratégies comme leurs choix de localisation. Cette démarche vise donc à observer comment elles font évoluer "leur organisation en raison des nouvelles accessibilités et des nouvelles possibilités fournies par l'autoroute."¹⁷ L'objectif est également d'identifier les types d'entreprises qui accordent le plus d'importance stratégique et organisationnelle à l'autoroute.

Pour ce faire, une enquête a été menée en 2001, auprès d'une centaine d'établissements situés à moins de 25 kilomètres de l'A39, là où le problème est d'actualité. Deux sortes d'informations ont été demandées aux chefs d'établissement : indiquer les facteurs déterminants dans leurs choix de localisation et définir les effets de l'A 39 ressentis sur leur activité depuis son ouverture en attribuant une note pour chacune des appréciations proposées (important : note 4 et 3; pas important : 2 et 1).


¹⁶ Le marché des ZAE est devenu fortement concurrentiel en raison du niveau croissant de l'offre proposée et du besoin pour les collectivités locales d'initier du développement économique dans un contexte difficile. Aujourd'hui, la demande (l'entreprise) est maîtresse du jeu commercial. Ainsi, une démarche marketing de gestion et de promotion des ZAE dont le cœur de la réflexion est de "penser clients", est de plus en plus ressentie comme une nécessité.

¹⁷ DUPUY G., 1996, "Réflexions au terme d'une journée de colloque", Actes du colloque Autoroutes, économie, territoires, Clermont-Ferrant, pp 264-266.

3-1. Quelle importance accordée à la "proximité de l'autoroute" dans les choix de localisation des entreprises ?

Les facteurs de localisation liés à la présence d'infrastructures de transport sont largement moins bien notés que les autres (locaux et site, finances, économies d'agglomération). Néanmoins, parmi eux, c'est la proximité de l'autoroute (7^{ème} sur 15) qui est la mieux classée. On peut donc penser que, pour les dirigeants l'influence de l'autoroute sur la localisation de leurs établissements, si elle existe, est indirecte.¹⁸

Facteurs liés à		Notes
Locaux et site		3,185
Finances		3,090
Economies d'agglomération		2,635
Infrastructures de transport		2,335



Rang	Facteurs de localisation	Moyenne
1	Possibilité de stockage, stationnement et extension future	3,57
2	Taux de la taxe professionnelle	3,42
3	Qualité des locaux	3,42
4	Disponibilité de la main d'œuvre	3,34
5	Prix du terrain et des locaux	3,15
6	Qualité de l'environnement	3,01
7	Proximité autoroute A-39-	2,85
8	Existence d'aides publiques	2,74
9	Image du site	2,72
10	Services aux entreprises	2,68
11	Proximité d'un centre urbain	2,57
12	Tissu industriel existant	2,50
13	Proximité des fournisseurs	2,42
14	Proximité de la clientèle	2,30
15	Desserte ferrée	1,82

Tableau 8 : La proximité de l'autoroute : un facteur de localisation indirect dans les choix de localisation ?

La "proximité de l'autoroute" est tout de même très bien notée puisque environ trois quarts des établissements enquêtés la déclarent comme importante pour leurs choix de localisation et un sur quatre comme très importante. Ces dernières présentent-elles des caractéristiques particulières ?

	Nombre d'établissements
PAS IMPORTANT	27,80%
dont pas du tout important (1)	4,20%
dont peu important (2)	23,60%
IMPORTANT	72,20%
dont assez important (3)	47,20%
dont très important (4)	25,00%
TOTAL	100%

Tableau 9 : Nombre d'établissements (en %) selon l'importance attribuée au facteur de localisation "proximité de l'A39"

3-2. Quels types d'entreprises attachent de l'importance à la "proximité de l'autoroute" dans leurs choix de localisation ?

Certaines entreprises semblent attribuer plus d'importance à la "proximité de l'autoroute" que d'autres. Ces différences de jugement s'expliquent-t-elles par leurs secteurs d'activités, leurs situations géographiques, leurs stratégies commerciales, leurs organisations de transport... ?

I-Le secteur d'activités et la taille de l'établissement : des critères non discriminants

Hormis les établissements de transport qui sont légèrement plus nombreux à déclarer la "proximité de l'A39" comme importante, le secteur d'activités des établissements n'est pas fondamental dans leurs jugements.

Parallèlement, la note attribuée à la "proximité de l'autoroute" dans leurs choix de localisation est également indépendante de la taille puisque les plus gros établissements ne lui accordent pas plus d'importance que les plus petits.

	Etablissements de transformations	Etablissements agroalimentaires	Etablissements de transports
PAS IMPORTANT	27%	31,20%	25%
IMPORTANT	73%	68,80%	75%
TOTAL	100%	100%	100%

Tableau 10 : Nombre d'établissements (en %) par secteur d'activité selon l'importance du facteur "proximité de l'A39"

¹⁸ A ce titre, il convient de garder à l'esprit que "tout facteur comprend des aspects tangibles pouvant être mesurés et des aspects non tangibles ne pouvant être qu'estimés" (MERENNE-SCHOUMAKER B., 2002, "La localisation des industries : enjeux et dynamiques", Rennes, PUR, 243 p.)

2-Le désenclavement autoroutier : un critère peu discriminant

La localisation des établissements et le contexte territorial local nouvellement desservi par l'autoroute semblent parfois influencer le jugement des dirigeants. En effet, si ces derniers sont situés sur des territoires auparavant dépourvus d'infrastructure autoroutière, ils notent mieux sa proximité pour leurs choix de localisation que ceux qui s'y localisent déjà à proximité. Les établissements des bassins d'emplois de Louhans (87,5%) et du Revermont (88,2%), territoires non pourvus, sont largement plus nombreux que les autres à déclarer importante la proximité de l'A39. Parmi ces derniers, ceux de la zone d'emplois de Bourg-en-Bresse sont en proportion, les moins nombreux à affirmer que la proximité de l'A39 est importante. Ce relatif désintérêt pour l'A39 en tant que facteur de localisation s'explique par la forte attente des territoires situés en marge des infrastructures autoroutières comme le Revermont, Louhans et à un degré moindre Lons-le-Saunier.

<i>Importance du facteur</i>	PAS IMPORTANT	IMPORTANT	TOTAL
<i>bassins emplois</i>			
Bourg-en-Bresse	38,50%	61,50%	100%
Dole	31,25%	68,75%	100%
Lons le Saunier	30,76%	69,23%	100%
Louhans	12,50%	87,50%	100%
Revermont	11,10%	88,20%	100%

Tableau 11 : Nombre d'établissements (en %) par bassins d'emplois et selon l'importance du facteur "proximité de l'A39"

3-L'aire géographique des réseaux d'échanges : un critère discriminant

L'inscription spatiale des réseaux d'échanges des établissements influence-t-elle l'importance attribuée au facteur de localisation "proximité de l'autoroute" ? Afin de répondre à cette question, nous avons répertorié la localisation du principal client de chaque établissement enquêté, selon son niveau d'échelle (du local au global). Seulement 25% des établissements ayant leur principal client situé au niveau régional jugent importante la proximité de l'A39 contre environ 80% pour les deux autres niveaux d'échelle.

<i>Echelle du client principal</i>	Région	France	Europe/Monde
<i>niveau du facteur</i>			
PAS IMPORTANT	75%	22,20%	18,75%
IMPORTANT	25%	77,80%	81,25%
TOTAL	100%	100%	100%

Tableau 12 : Nombre d'établissements (en %) par aires géographiques de leur principal client et selon l'importance du facteur "proximité de l'A39"

L'autoroute par les meilleures conditions d'accessibilité qu'elle engendre, semble faciliter "la proximité organisationnelle des firmes (réseaux de clients, de fournisseurs...) que requièrent leurs nouvelles stratégies globales. Ainsi, un fournisseur ne va plus seulement chercher à se localiser à proximité de son client, mais va conditionner son déploiement spatial fonctionnel par rapport à celui de ses principaux clients ou partenaires."¹⁹ Par conséquent, la localisation d'un établissement vers un accès autoroutier peut lui permettre d'atteindre plus facilement ses réseaux de partenaires sans nécessairement se situer à proximité immédiate.

L'intégration à un réseau de sous-traitance, par les liens physiques et moraux qu'il implique, influence également le degré d'importance attribué à la proximité de l'autoroute, d'autant plus que "d'une manière générale, la proximité géographique n'est pas un critère très important dans le choix de son partenaire par le donneur d'ordres."²⁰ Par conséquent, la connexion à un réseau de transport performant, comme l'autoroute, est primordiale pour assurer le fonctionnement de ce type de relations. Ainsi, plus le réseau de sous-traitance se nationalise et surtout s'internationalise, plus la proximité de l'A39 a été déclarée comme indispensable.

Parallèlement, les établissements qui assurent les fonctions de direction de l'entreprise ont davantage besoin que les autres d'une excellente connexion avec l'extérieur. A ce titre, ils sont plus sensibles à la proximité de l'autoroute. Les établissements siège d'une entreprise déclarent pour 74% d'entre eux que la proximité de l'A39 est importante contre seulement 31% des "non siège".

¹⁹ PERRAT J., ZIMMERMANN J-B., 2003, "Stratégies de firmes et dynamiques territoriales", in BURMEISTER A., DUPUY C., Entreprises et territoires : les nouveaux enjeux de la proximité, Paris, La documentation française, pp 15-32.

²⁰ BATTIAU M, 2000, "L'industrie : définition et répartition mondiale", Paris, Editions SEDES, 191 p.

	PAS IMPORTANT	IMPORTANT	Total
Etablissements siège	26%	74%	100%
Etablissements non siège	69%	31%	100%

Tableau 13 : Nombre d'établissements siège et non siège de l'entreprise (en %) selon l'importance du facteur "proximité de l'A39"

4-L'organisation et l'intensité des activités de transport de l'établissement : des critères discriminants

L'organisation des livraisons qui différencie les établissements les réalisant en totalité ou en partie, influence considérablement l'importance attribuée à la proximité de l'autoroute dans les choix de localisation. En effet, 81,9% des établissements assurant tout ou partie de leurs livraisons jugent importante la proximité de l'A39 contre 66,7% pour ceux qui les externalisent en totalité. A ce titre, ceux qui reconnaissent comme importante la proximité de l'A39 sont plus nombreux lorsqu'ils possèdent un parc de poids lourds (87,8%) que la normale (72,20%).

Il en va de même pour l'intensité des activités de transport. Ainsi, plus celle-ci est élevée, plus la proximité à l'autoroute est jugée importante. D'ailleurs, le coût de transport moyen exprimé en part (%) du prix de vente des produits, est deux fois plus fort pour les établissements pour qui la proximité de l'A39 est importante (3,58%) que les autres (1,86%). Cela signifie que plus le coût de transport est élevé, plus les établissements sont sensibles à la proximité de l'A39 et aux gains qu'elle peut potentiellement engendrer.

L'organisation logistique des établissements est également primordiale dans leur appréciation avec une plus forte importance attribuée à la proximité de l'autoroute par les établissements recourant à une plateforme logistique (76,9%) et aux organisations en flux tendus (80%) que les autres (respectivement 71,1% et 71,4%).

Dès lors, la proximité géographique des partenaires du réseau de l'entreprise est déclarée moins fondamentale que leur proximité organisationnelle.²¹ Dans le cadre de livraisons juste-à-temps qui peuvent être imposées à un fournisseur ou à un sous-traitant, la desserte autoroutière est fondamentale dans la course contre le temps à laquelle se livrent les entreprises. En se localisant sur un nœud du réseau autoroutier (un "hubs"), l'établissement va très certainement mieux gérer son temps et davantage diversifier sa clientèle en l'atteignant plus facilement.

Organisation et intensité Niveau du facteur	Livraisons assurées	Livraisons non-assurées	Coût moyen de transport*	Plate-forme logistique	Non plate-forme logistique	Flux tendus	Non flux tendus
PAS IMPORTANT	18,10%	33,30%	1,86%	23,10%	28,90%	20%	28,60%
IMPORTANT	81,90%	66,70%	3,58%	76,90%	71,10%	80%	71,40%
TOTAL	100%	100%	Moyenne : 2,9%	100%	100%	100%	100%

* le coût de transport moyen d'un établissement est exprimé en % du prix de vente des produits.

Tableau 14 : Nombre d'établissements (en %) par types d'organisation et d'intensité de leurs activités de transport selon l'importance du facteur "proximité de l'A39"

Suite à ces analyses, une typologie des établissements selon l'importance qu'ils attribuent à la proximité de l'autoroute dans leurs choix de localisation, peut être définie en fonction de leurs caractéristiques structurelles et surtout organisationnelles.

Spécificités des établissements	Influence	Observations / constats
Localisation des partenaires	+++++	Plus l'aire géographique des partenaires d'échanges augmente, meilleure est l'appréciation de la proximité de l'autoroute.
Intensité des activités de transport	+++++	Plus les activités de transport sont intenses et coûteuses, plus l'importance à la proximité de l'autoroute est grande.
Organisation des activités de transport	++++	Plus les activités de transport sont complexes et à la charge de l'établissement, plus l'importance à la proximité de l'autoroute est grande.
Relation de sous-traitance	++++	Les établissements intégrés dans un réseau de sous-traitance accordent davantage d'importance à la proximité de l'autoroute : qui plus est, lorsque l'aire géographique du réseau s'élève.
Désenclavement autoroutier	+++	Les établissements situés sur des territoires vierges d'autoroutes accordent davantage d'importance au facteur que les autres.
Fonctions de décision	++	Les établissements siège sont plus nombreux à déclarer la proximité de l'autoroute

²¹ "Désormais, pour n'importe quelle unité économique, l'aptitude à assurer des relations partenariales avec telle ou telle autre unité économique est souvent réputée lui procurer un avantage concurrentiel tout aussi important, si ce n'est pas plus, que la qualité de l'organisation de ses propres ressources internes. Or, c'est par les flux (de biens, de personnes et d'informations) que les interactions se réalisent. La multiplication des interactions entre firmes, modifie les modèles traditionnels de gestion et d'organisation fondés sur une distinction nette entre l'environnement et l'entreprise. Il devient donc stratégique de maîtriser et contrôler ces flux" (A. BURMEISTER et al., 2003, "Réseaux de transport et efficacité des systèmes productifs", in BURMEISTER A., DUPUY G., "Entreprises et territoires : les nouveaux enjeux de la proximité", Paris, La documentation française, pp 111-131).

		comme "importante".
Secteur d'activités	+	Pas de réelles différences entre secteurs d'activités
Taille	+	Pas de réelles différences selon la taille (effectifs, volume de chiffres d'affaires...) des établissements


Tableau 15 : Quels types d'établissements pour quels jugements sur la proximité de l'autoroute dans leurs choix de localisation

3-3. Quels effets autoroutiers ressentis par les entreprises?

La seconde partie de l'enquête permet aux dirigeants d'exprimer les effets ressentis sur leurs établissements suite à la mise en service de l'A 39.

Les effets touchant la fonction de direction sont les mieux notés, suivis par ceux concernant les fonctions relatives aux échanges (distribution et logistique). La fonction de production se classe en dernière position. Cette place confirme que l'A39, par ses effets principalement qualitatifs n'améliore pas directement les capacités de production de l'entreprise.

Fonctions de l'entreprise		Moyenne
1-Fonction de direction		2,74
2-Fonction de distribution		2,16
3-Fonction de logistique		1,92
4-Fonction de production		1,88



Rang	Effets de l'autoroute sur les établissements	Notes Moyennes
1	Amélioration de l'image de marque de la région	3,03
2	Amélioration de l'image de marque de l'entreprise	2,66
3	Amélioration des échanges d'affaires	2,53
4	Gain sur les délais de livraisons	2,36
5	Gain sur les délais d'approvisionnements	2,23
6	Accroissement de la compétitivité	2,01
7	Élargissement de la zone de diffusion des produits	1,96
8	Élargissement de la zone d'approvisionnements	1,93
9	Amélioration de la productivité de l'entreprise	1,87
10	Gain sur les prix de revient	1,77
11	Gain sur le stockage	1,61

Tableau 16 : Les effets de l'A39 perçus par les établissements enquêtés et leur classement en grandes fonctions²²

Suite à la mise en service de l'A 39, les chefs d'entreprises soulignent en premier lieu les effets d'images internes et surtout externes à l'entreprise, ainsi que la facilitation des échanges d'affaires. L'amélioration des délais d'approvisionnement et de livraison est également citée (au 4^{ème} et 5^{ème} rangs).

L'autoroute est plutôt perçue comme un outil organisationnel ("gains sur les délais", "élargissements des zones de diffusion et d'approvisionnements") et d'image, **plutôt qu'une innovation productive** puisque "l'amélioration de la productivité" et "le gain sur les prix de revient" sont mal notés.

*

* *

La dernière place obtenue par "le gain sur le stockage" dans le classement des effets de l'A39 ressentis par les dirigeants, qui par ailleurs se situe en première position des facteurs de localisation, tend à confirmer que l'autoroute n'est pas un facteur de localisation direct mais plutôt indirect par les conditions d'accessibilité générale qu'elle améliore.

4- VERS UNE RECONSTRUCTION THEORIQUE : COMMENT L'AUTOROUTE PEUT-T-ELLE MODIFIER LA LOCALISATION DES ACTIVITES ECONOMIQUES ?

La description des faits permet de suivre les transformations du système de localisation au cours de différentes phases qui marquent la mise en place de l'infrastructure. Par ailleurs, les analyses précédentes traduisant des réalités de terrain, nourrissent la réflexion théorique en fournissant des indicateurs qui permettent de comprendre et d'identifier les principaux facteurs qui agissent sur le système de localisation lorsque celui-ci est modifié par l'installation d'une nouvelle infrastructure de transport telle que l'autoroute (transition territoriale du système de localisation d'activités économiques en trois temps).

²² Selon la classification de B. MERENNE-SCHOUMAKER, 2002, "La localisation industrielle : enjeux et dynamiques", Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 243 p.

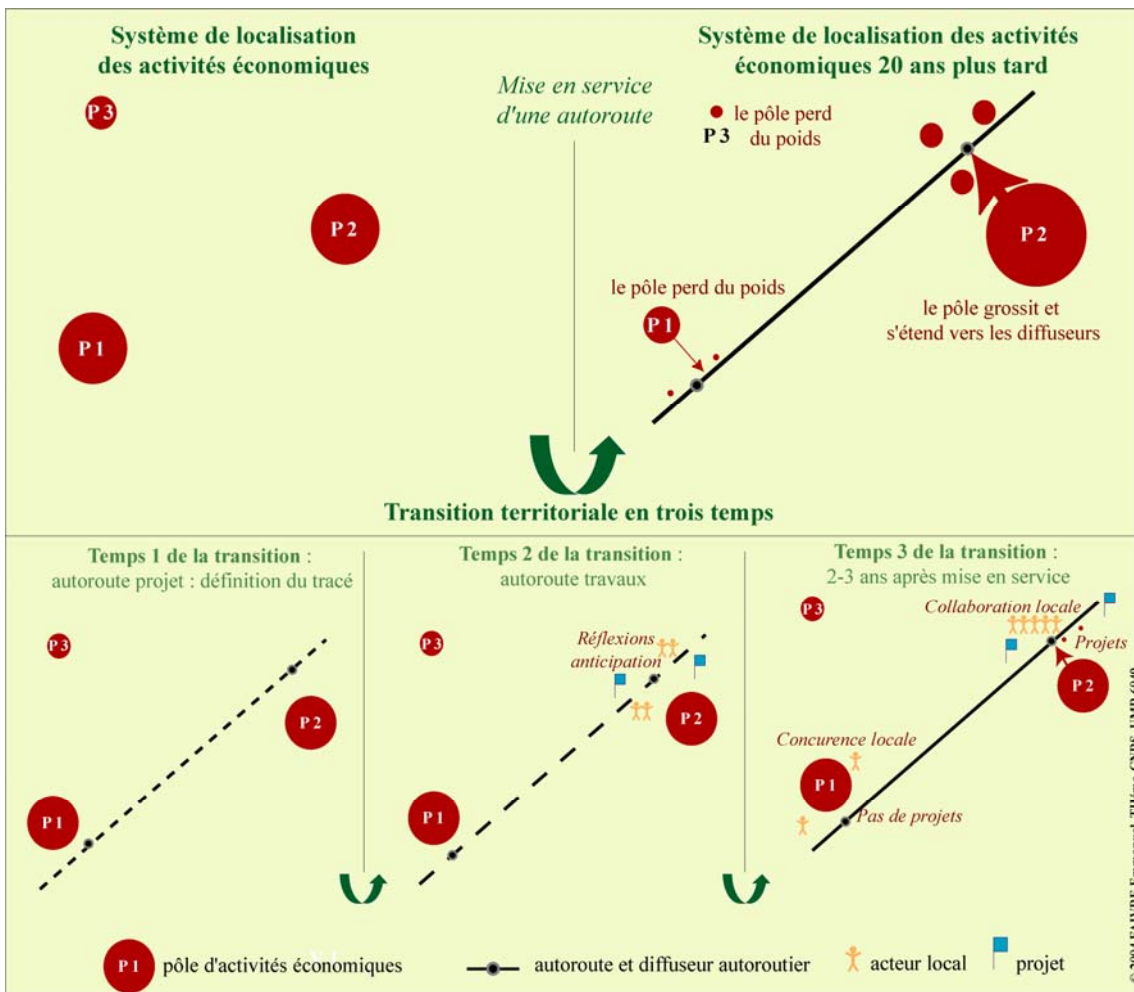


Figure 8 : Evolution des localisations d'entreprises durant la mise en place de l'autoroute

4-1. Des interactions plutôt que des effets directs

Cette approche considère qu'il **n'existe pas d'automatisme (pas de relation causale linéaire et stricte) mais plutôt une probabilité plus ou moins forte de développement local autour de l'autoroute**. Plutôt qu'un raisonnement en termes d'effets autoroutiers sur le territoire, nous privilégions les interactions qui se nouent entre les deux au sein d'un système complexe.²³

L'autoroute s'inscrit dans une réalité territoriale complexe (en raison de la quantité des paramètres qu'elle recouvre et de la finesse et de la précision que son analyse requiert) dont le fonctionnement en termes de localisations des entreprises, peut être uniquement abordé dans une vision systémique structurée en deux étapes :

- un examen théorique du fonctionnement du système de localisation des activités économiques ;
- une analyse des modifications potentielles du système étudié (à la fois le territoire, les acteurs locaux et les entreprises) générées par la mise en service de l'autoroute.

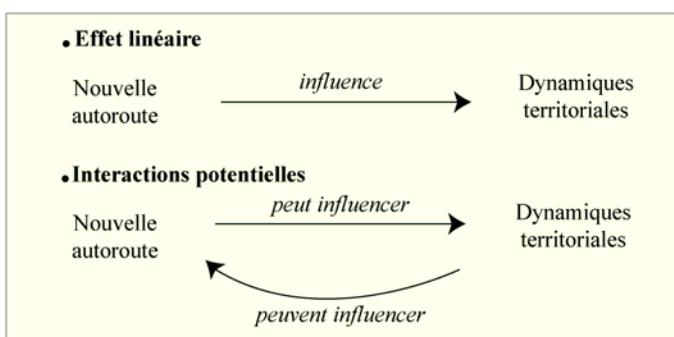


Figure 9 : L'interaction potentielle entre l'autoroute et les dynamiques des territoires

²³ Un système est un ensemble d'éléments en interactions qui évolue dans le temps.

4-2. Une approche systémique des localisations d'activités économiques

La localisation d'un phénomène en un lieu donné correspond au fonctionnement d'un système, dont elle est soit la matérialisation sur le territoire, soit seulement un des éléments. Trois entités interviennent dans la formation et l'évolution des dynamiques de localisation étudiées :

- le territoire : avec ses atouts et ses faiblesses au regard des besoins en localisation des entreprises ;
- les acteurs locaux : (élus, associations, structures intercommunales, chambres de commerces et d'industries, agences de développement...) qui cherchent à attirer des entreprises sur leurs territoires par la création et la gestion de projets comme les ZAE ;
- les entreprises : à la recherche de lieux d'implantation.

Les trois entités forment un système territorial complexe et sont considérés comme des "acteurs"²⁴ de ce système dans la mesure où leur fonctionnement influence sa dynamique.

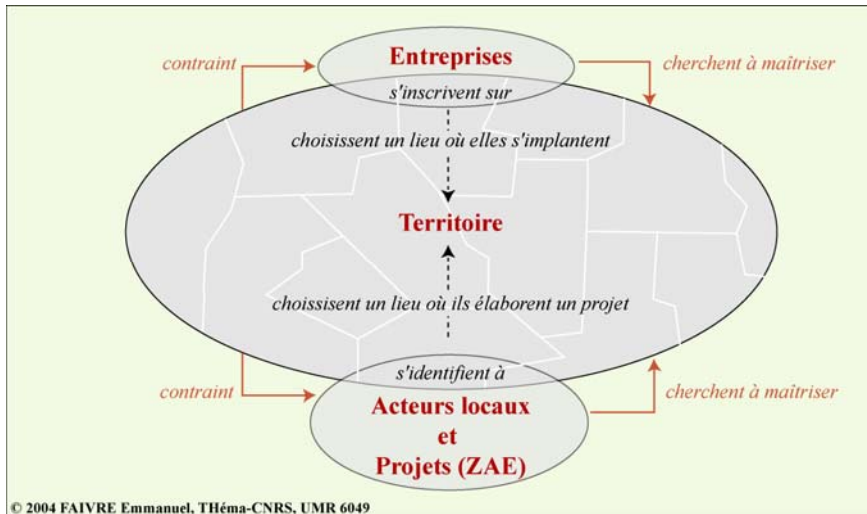


Figure 10 : Le jeu de localisation des activités économiques représenté sous forme de système

La structure centrale du système est le territoire. Il dispose d'un certain potentiel d'attraction que les entreprises apprécient en fonction de leurs intérêts et que les acteurs locaux cherchent à valoriser par des projets (ZAE). Ainsi, les entreprises comme les acteurs locaux, tentent de le maîtriser et subissent des contraintes territoriales plus ou moins fortes. Enfin, la rencontre de ces deux acteurs du système s'effectue dans le cadre d'un choix : choix d'un lieu où les acteurs locaux élaborent leurs projets (ZAE) pour accueillir des activités et choix d'un site où les entreprises s'implantent.

Si l'une des structures ou des relations change, le fonctionnement du système évolue. Avant d'étudier ces modifications, il convient de définir la structure et le fonctionnement du système de localisation des activités économiques et d'identifier la place et le rôle de l'autoroute à l'intérieur de ce système complexe.

Le système de localisation des activités économiques fonctionne suivant **le mécanisme de l'offre et de la demande, leur rencontre régissant le marché foncier**. L'offre en localisation est composée du territoire. Elle est gérée par les acteurs locaux qui par leurs projets (ZAE), cherchent à attirer des entreprises. De son côté, la demande en localisation émane des entreprises qui, par leurs caractéristiques, en fixent le profil.

L'offre et la demande interagissent fortement. Les projets (ZAE), en ouvrant certaines parties du territoire plutôt que d'autres à implantation, influencent la demande en localisation des entreprises. Néanmoins, les besoins émis par les entreprises conditionnent également l'offre, à travers les caractéristiques prises par les projets (ZAE) matérialisant les stratégies des acteurs locaux, elles même guidées par les entreprises, toutes puissantes dans leurs choix de localisation. Finalement, les trois entités formant le système sont en étroites relations et nouent également des liens avec son environnement (la population, les acteurs nationaux et européens, la conjoncture économique générale...). Par exemple, la population consomme les biens produits par les entreprises, constitue leur main d'œuvre et élit ses représentants (dont les acteurs locaux). Inversement, les décisions prises par les acteurs nationaux (notamment l'Etat) influencent l'offre. A ce titre, les différentes lois sur l'intercommunalité conditionnent le comportement des acteurs locaux, tout comme la norme ISO 14001 régit, le niveau des prestations des ZAE. **Ce sont ces interactions qui assurent le fonctionnement du système.**

²⁴ D'un point de vue systémique, un acteur est une entité du système qui déclenche une action, voire une interaction.

Système de localisation des activités

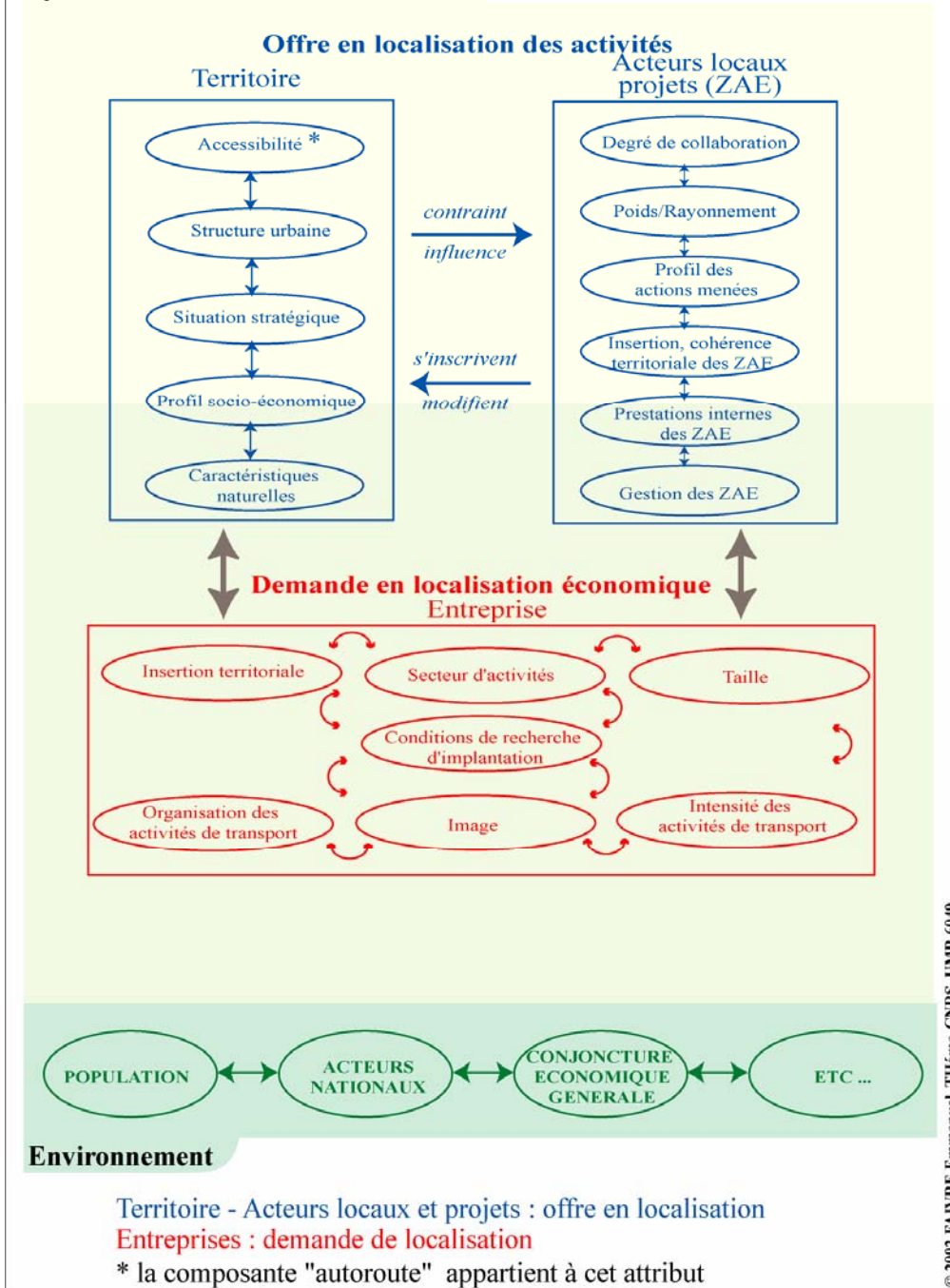


Figure 11 : Entités et attributs du système de localisation des activités et son environnement

Principal élément du système, l'offre est formée de deux entités en interactions : le territoire et les acteurs locaux et projets. Le territoire (5 attributs) contraint par ses caractéristiques le jeu des acteurs locaux (6 attributs), à travers notamment le profil des actions qu'ils vont avoir à mener. Inversement, les acteurs locaux vont chercher à modifier ou à optimiser les caractéristiques territoriales. Dans ces conditions, le comportement des acteurs locaux et leur capacité à élaborer des actions performantes, vont influencer le profil du territoire qu'ils gèrent.

L'entité "territoire" se définit à partir de cinq attributs en relation dont son accessibilité (1^{er} attribut) qui témoigne de la qualité de ses liens (réseaux de communication) avec le reste du territoire (relations extra-locales). **C'est à l'intérieur de cet attribut qui se place l'élément "autoroute" puisque la desserte autoroutière participe à l'évaluation du niveau d'accessibilité du territoire étudié.**

Complément de l'offre dans le système, la demande interagit fortement avec elle. La localisation d'un établissement dépend de nombreux facteurs tangibles et non tangibles, directs et indirects, rationnels ou non... qui dépassent largement le cadre de l'offre de transport (main d'œuvre, cadre de vie, aides financières...). Néanmoins, plusieurs

caractéristiques discriminantes et mesurables influencent le rapport entre l'entreprise et l'autoroute. La demande en localisation est donc définie à partir de sept attributs en interactions.

4-3. Un système territorial mis en mouvement par la mise en service de l'autoroute

Les processus de localisation des activités économiques sont organisés en système complexe avec de multiples connexions entre ses entités. Ce système n'est pas statique et il évolue. C'est ainsi que la mise en service d'une autoroute engendre son évolution puisque le territoire voit son accessibilité changer, les acteurs locaux élaborent de nouvelles politiques d'aménagement afin de valoriser la nouvelle infrastructure et les entreprises sont sensibles aux modifications de l'offre de transport. La comparaison entre les deux états du système étudié va permettre d'apprécier les changements introduits par la nouvelle infrastructure dont la construction est décidée par son environnement (Etat). Mais dès cette prise de décision, les acteurs locaux peuvent entreprendre des actions de lobbying afin d'influencer le tracé et la localisation des diffuseurs. Ces interactions imposent donc d'analyser l'action de mise en service de l'autoroute sur le système puis inversement, celle du second sur la première.

La mise en service de l'autoroute peut modifier le fonctionnement du système territorial, ce qui a pour effet d'offrir de nouvelles perspectives à la localisation des activités économiques. **Ainsi, l'infrastructure participe à l'évolution du système, en se combinant avec d'autres éléments d'explication des changements.** On utilise souvent à cet égard la notion de congruence²⁵ qui désigne l'avancée parallèle de facteurs économiques, sociaux, techniques ou culturels dans lesquels s'insère l'autoroute qui, ensemble, expliquent l'évolution du système étudié.

Par ailleurs, le fonctionnement du système étudié fait appel à **différents niveaux scalaires**. En effet, les processus décrits se jouent à grande échelle (organisation interne de l'entreprise, jeu des acteurs locaux...), à une échelle moyenne (inscription locale et régionale du territoire, des acteurs et des projets -ZAE-...) et à petite échelle (zone de diffusion mondiale des produits de certaines entreprises, situation stratégique nationale voir européenne de certains territoires, rayonnement national de certains acteurs locaux...). L'analyse des processus de localisation ne demande donc pas une superposition des différents échelons (du local au global) mais requiert **un constant changement d'échelle** afin d'analyser de manière pertinente et complète la relation existant entre l'autoroute et les dynamiques de localisation. De même, **différents pas de temps** rythment la mise en place de l'infrastructure jalonnée par quatre étapes : l'autoroute en projet, l'autoroute en travaux, 2-3 ans après sa mise en service et 10-15 ans après sa mise en service.

1- Lors de la phase "autoroute-projet", c'est l'action du système sur la mise en service de l'autoroute qui est la plus intense puisque les caractéristiques du territoire influencent le tracé et la localisation des diffuseurs. De leur côté, les acteurs locaux peuvent entreprendre des actions de lobbying auprès des décideurs afin de proposer des variantes au tracé.

2- Pendant les travaux, c'est l'action d'anticipation de la mise en service sur le système qui est la plus marquée. En effet, les acteurs locaux élaborent des projets comme les ZAE qui intègrent la future autoroute. On voit également apparaître quelques localisations d'entreprises à proximité des futurs diffuseurs.

3- Deux ou trois ans après l'ouverture, c'est l'action de mise en service sur le système qui est la plus forte grâce aux gains d'accessibilité qu'elle engendre. Les acteurs locaux et les entreprises cherchent à s'adapter aux nouvelles caractéristiques du territoire.

4- Une dizaine d'années plus tard, l'action de l'autoroute sur le système est encore intense puisque les acteurs locaux continuent à intégrer dans leurs stratégies de gouvernance même s'ils le font avec moins d'intensité. En revanche, les entreprises l'ont complètement assimilé et fondent, tout ou partie, de leurs stratégies et de leur organisation sur elle.

CONCLUSION

Les résultats et les analyses théoriques présentés confirment sans ambiguïté **l'abandon de la notion d'effets stricts et linéaires des infrastructures de transport sur le développement local**. Ainsi, un nouveau raisonnement est nécessaire : ne plus isoler l'infrastructure pour en mesurer l'impact, mais considérer le système dans lequel elle s'intègre afin d'y identifier sa place et son rôle.

Au-delà de cette remise en cause, ce travail permet d'établir **un corps d'indicateurs descriptifs et explicatifs** du rapport existant entre l'autoroute et les dynamiques de localisation des activités économiques. Dans une vision prospective d'aide à la décision, il est possible de les répertorier et de les organiser de manière synthétique au sein **d'un outil utilisable par les acteurs qui ont en charge des politiques d'aménagement** visant à attirer des

²⁵ J.-M. OFFNER, 1993, "Les effets structurants du transport : mythe politique et mystification scientifique", L'espace géographique, n°3, pp 233-242.

entreprises ou pérenniser le développement de leurs territoires en rapport avec une infrastructure de transport telle que l'autoroute.

Cette grille d'analyse permet en premier lieu d'analyser les influences autoroutières souvent mal connues et non maîtrisées afin d'évaluer les actions entreprises et d'identifier celles à entreprendre. En mettant en évidence les mécanismes qui conduisent au type d'organisation territoriale observée, elle permet "de faire surgir du sens, de donner à penser sur des phénomènes complexes et évolutifs"²⁶. **Elle propose donc des clés pour une double lecture : -une lecture à dimension cognitive** puisqu'elle donne à comprendre les processus de localisation en rapport avec l'autoroute en essayant de fournir une masse d'informations nécessaires à la bonne prise de décision ;

-une lecture à dimension plus opérationnelle en proposant d'accompagner les actions d'aménagement comme apprécier l'intérêt de la localisation d'une ZAE, donc de "fournir au décideur des schémas qui lui permettent de prendre rapidement une décision en présence soit d'une information trop abondante et donc difficilement maîtrisable, soit au contraire d'une information lacunaire ou incertaine"²⁷.

L'organisation de cet outil d'aide à la décision se fonde sur les trois entités formant le système de localisation des activités économiques (territoire, acteurs, entreprises) qui réunissent chacune plusieurs attributs, définis par des indicateurs. La compréhension des phénomènes décrits ne pourra jamais s'effectuer selon une lecture linéaire des différents indicateurs, mais en les croisant constamment afin de **décomposer les processus mis en jeu et d'en reconstruire le sens**. Ces indicateurs prennent en compte plusieurs échelles spatiales (du local au global) et temporelles (les quatre étapes de mise en place de l'autoroute). Ils sont d'ordre soit quantitatif (découpé en classes dont les limites peuvent être variables suivant les situations locales), soit qualitatif.

Au final, trois grandes questions émises par les acteurs locaux lorsqu'ils cherchent à attirer des entreprises sur leur territoire nouvellement desservi par l'autoroute peuvent trouver réponses par l'utilisation de la grille d'analyse :

- *Quel profil doit ou peut prendre "le territoire", sachant que "la collaboration entre acteurs locaux et les projets (ZAE)" présente telle forme et que nous souhaitons attirer telles entreprises ?*

- *Quelle stratégie de collaboration entre acteurs locaux et quel type de projet (ZAE) devons ou pouvons-nous mettre en place, sachant que "le territoire" présente telle forme et que nous souhaitons attirer telles entreprises ?*

- *Quels types d'entreprises devons ou pouvons-nous attirer, sachant que "le territoire et la collaboration entre acteurs locaux et les projets (ZAE)" présentent telles caractéristiques ?*

Enfin, l'élaboration de cet outil d'aide à la décision proposé aux acteurs locaux cherchant à valoriser l'infrastructure de transport témoigne de la place centrale occupée par les décideurs dans les dynamiques territoriales. Ainsi, il n'a pas pour ambition de produire une "recette à succès" à appliquer dans tous les cas. En revanche, il cherche à **nourrir un débat constructif** et doit permettre aux aménageurs et gestionnaires du territoire de **"se faire une idée" quant à la place et au rôle des infrastructures de transport dans le fonctionnement des territoires et des dynamiques locales**. Les acteurs "font" le territoire par des initiatives et des projets innovants. Ils détiennent de ce fait les clés qui font de toute action d'aménagement modifiant d'une manière ou d'une autre le potentiel d'attractivité d'un territoire comme une autoroute, soit une opportunité de développement pour les espaces desservis, soit une contrainte.

BIBLIOGRAPHIE

ANNALES DE GEOGRAPHIE, 1997, *Infrastructures de transports et organisations de l'espace au seuil du XXIème siècle*, Paris, n° 593-594, Armand Collin.

BATTIAU M., 1998, *L'industrie: définition et répartition mondiale*, Paris, Editions SEDES, Campus Géographie, 191 p.

BAVOUX J.-J., 1996, *Essai d'évaluation de quelques effets structurants autour des échangeurs de l'autoroute A6 en Bourgogne*, Actes du colloque Autoroutes, économie et territoires, Clermont-Ferrand, pp 229-244.

BENOÎT J.-P., 1996, *Autoroute A10 et évolution des emplois en Poitou-Charentes*, Actes du colloque Autoroutes, économie et territoires, Clermont-Ferrand, pp 179-184.

BERION P., 1995, *Grandes infrastructures de transport et aménagement du territoire: méthodologie et mise en place de l'Observatoire des effets territoriaux de l'autoroute A39*, Thèse de Doctorat, Université de Franche-Comté, 608 p.

BERION P., FAIVRE E., PIOMBINI A., MATHIEU D., 2003, *A39-Phase 3 : 1999-2001 : Développement économique. Rapport de recherche dans le cadre de l'observatoire A39*, 100 p.

BERION P., MATHIEU D., 2003, *A39-Phase 3 : 1999-2001 : Foncier ZAE*, Rapport de recherche dans le cadre de l'observatoire A39, 100 p.

²⁶ BONNNIOL J.-J., VIAL M., 1997, "Les modèles de l'évaluation", DeBoeck Université, 169 p.

²⁷ DURAND D., 2002, "La systémique", Paris, PUF, Collection "Que sais-je?", 125 p.

- BLANQUART C., COLLETIS-WAHL K.**, 1998, *Développement régional et infrastructures de transport, quelles représentations ?*, Communication au colloque "Europe et Méditerranée : quel développement ?", Île de Bendor-Bandol, 18 p.
- BONNIOL J-J., VIAL M.**, 1997, *Les modèles de l'évaluation*, DeBoeck Université, 169 p.
- BREYTON M.**, 1996, *Impact autoroutier sur l'activité des entreprises à Yonnax et à Clermont-Ferrand*, Actes du colloque Autoroutes, économie et territoires, Clermont-Ferrand, pp 185-191.
- BURMEISTER A., COLLETIS-WAHL K.**, 1996, *Infrastructures de transport et développement : de l'effet à l'interaction*, Transport n°377, pp 202-207.
- CARRERE G.**, 1996, *Débat public et infrastructures de transport*, Rapport remis au 1^{er} ministre, 200p.
- CATHERIN-GAMON V.**, 2001, *Participer à la vie publique : la contestation de l'autoroute Balbigny-Lyon*, Géocarrefour, volume 76, n°3, pp 211-216.
- CHANTEAU J-P.**, 2001, *L'entreprise nomade : localisation et mobilité des activités productives*, Paris, L'Harmattan, Collection économie et innovation, 236 p.
- COHOU M.**, 2000, *Le destin d'une voie rapide : jeu d'acteurs, enjeu de développement*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 178 p.
- DUPUY G.**, 2002, *Point de vue sur une recherche (des effets autoroutiers) en mouvement*, Géocarrefour, volume 77, n°1, pp 105-107.
- DURAND D.**, 2002, *La systémique*, Paris, PUF, Collection Que sais-je ?, 125 p.
- FAIVRE E.**, 2003, *Infrastructures autoroutières, mobilité et dynamiques territoriales*, Thèse de Doctorat, Université de Franche-Comté, 620 p.
- FRITSCH B.**, 2003, *Les effets structurants des infrastructures routières : une approche modélisée appliquée au cas de la RN 249 en Mayenne*, in Cybergéo, à paraître.
- GIRARD V.**, 1999, *Le marketing territorial : quels fondements, quelles définitions, quels concepts*, in Maire, entrepreneurs, emploi, 2^{ème} Rencontres: ville-management, Paris, Dalloz.
- GUMUCHIAN G., GRASSET E., LAJARGE R., ROUX E.**, 2003, *Les acteurs, ces oubliés des territoires*, Paris, Anthropos, collection géographie, 186 p.
- JAMOT C.**, 1993, *Les entreprises et leurs relations avec l'autoroute A71 dans les agglomérations de Bourges, Montluçon et Clermont-Ferrand- Observatoire A 71*, Clermont-Ferrand, CERAMAC, 69 p.
- JAMOT C., VARLET J.**, 2002, *Autoroute A71, acteurs et territoires. Bilan d'une décennie d'observations*, Géocarrefour, volume 77, n°1, pp 21-36.
- JOIGNAUX G.**, 1995, *Pourquoi et comment renouveler l'approche des réflexions entre infrastructures de transport et territoires*, In Symposium international Grandes Infrastructures de transport et territoires, INRETS-TRACES, Lille, 25 p.
- LANNEAUX M-A.**, 1995, *Les effets de valorisation de l'A39*, Contribution au colloque "Les effets économiques et territoriaux récents des autoroutes en France et en Europe", CERAMAC, Clermont-Ferrand, 18-19 mai, 8 p.
- MERENNE-SCHOUMAKER B.**, 2002, *La localisation des industries : enjeux et dynamiques*, Rennes, PUR, Collection Didactique Géographie, 243 p.
- OFFNER J-M.**, 1993, *Les effets structurants du transport : mythe politique et mystification scientifique*, L'espace géographique, n°3, pp 233-242.
- PERRAT J., ZIMMERMANN J-B.**, 2003, *Stratégies de firmes et dynamiques territoriales*, in BURMEISTER A., DUPUY C., Entreprises et territoires : les nouveaux enjeux de la proximité, Paris, La Documentation Française, pp 15-32.
- PLASSARD F.**, 1977, *Les autoroutes et le développement régional*, Paris, Economica, 342 p.
- PLASSARD F.**, 1995, *Les effets des grandes infrastructures de transport, modèles et paradigmes*, In Symposium international Grandes Infrastructures de transport et territoires, INRETS-TRACES, Lille, 12 p.
- SAPRR.**, 1996, *Observatoire de l'environnement et des effets économiques de l'autoroute A39. Résultats de la 1^{ère} phase "Point zéro"*, Paris, Actes du colloque du 24 décembre 1995, TEC&DOC, 77 p.
- SAPRR.**, 1998, *Les observatoires économiques autoroutiers et les évaluations des effets socio-économiques territorialisés des autoroutes*, Rencontre européenne, Paris, 22 et 23 octobre, 97 p.
- SAPRR.**, 2000, *Observatoire de l'environnement et des effets économiques de l'autoroute A39. Présentation des résultats de la phase 2*, Paris, Actes du colloque du 10 mars 1999, TEC&DOC, 81 p.
- VARLET J.**, 1996, *Acquis et questionnements*, Actes du colloque Autoroutes, économie et territoires, Clermont-Ferrand, 25 p.
- VARLET J.**, 2002, *Autoroutes, acteurs et territoires : un objet de recherche toujours d'actualité*, Géocarrefour, volume 77, n°1, pp 3-6.